Nr 13

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 1—15 sierpnia 1949 CENA 25 ZŁ

Wszystkie zalety dobrego samochodu wykazał PRÓBNY RAID „STARÓW"

Cztery główne zalety STARA-20 wykazał wielki dwutygodniowy raid próbny, jaki odbyły samochody ciężarowe polskiej produkcji. Raid ten, przeprowadzony pod kontrolą specjalnej komisji motoryzacyjnej, miał za zadanie w 11-tu długich etapach jazdy oraz w jeździe terenowej umożliwić gruntowne zbadanie polskiej ciężarówki. **Badania techniczne poszczególnych zespołów, jak i sprawdzenie własności eksploatacyjnych, w najrozmaitszych warunkach pracy, trwały z górą dwa tygodnie.** Trasa raidu próbnego biegła przez całą Polskę od Tatr (Morskie Oko), aż po półwysep Helski. Do prób tych przeznaczone zostały dwa samochody, pochodzące jeszcze z pierwszej produkcji Zakładów Starachowickich, mające już na licznikach przeszło 25 tysięcy km. każdy.

Wyjazd nastąpił z Ursusa dnia 27 czerwca. W skład Komisji weszli: przedstawiciele poszczególnych urzędów i instytucji motoryzacyjnych.

Na jednym z wozów jechała cała komisja, której członkowie kolejno zasiadali za kierownicą, przechodząc do kabiny kierowcy. Drugi wóz nazwany „gospodarczym" wiózł potrzebne wyposażenie do przeprowadzania badań i ekwipunek podróżny pasażerów wozu pierwszego.

Obydwa wozy były obciążone żelaznymi klockami tak, że ładunek ich wynosił od 3.800 do ?.900 kg przez cały czas trwania raidu. Samochody zaopatrzone były na kołach tylnich w opony polskiej produkcji STOMIL, natomiast na koła przednie nałożono opony produkcji czeskiej. Instalacja elektryczna samochodu była wyprodukowana w kraju, za wyjątkiem rodzielacza i świec zapłonowych. **Przez cały czas używano tylko paliwa sprzedawanego na stacjach benzynowych CPN, a** więc BAB (benzyna, alkohol, benzol). Zużycie paliwa sprawdzano dokładnie na zasadzie „pełnego zbiornika", przez całkowite dopełnianie przy napełnianiu. Tak samo postępowano z olejem silnikowym.

Silnych wrażeń doznali uczestnicy raidu próbnego szczególnie na górzystych odcinkach trasy. Kilkakrotnie zjeżdżano z drogi, kierując się na wąskie objazdy, zbocza i pochyłości. Na odcinku Krynica - Piwniczna przejeżdżano bedrożem nad urwiskami. W drodze z Zakopanego do Morskiego Oka rozwijano szybkość nie osiąganą tu przez inne samochody ciężarowe. W siódmym dniu raidu, gdy ekipa wyruszyła na bjazd gór Bystrzyckich, wozy przeszły przez teren zdawałoby się zupełnie niedostępny dla samochodów. A dziesiątego dnia wyrusyły do jazdy „non stop" — bez zatrzymywania się z Jeleniej Góry na Hel. **Na autostradzie pod Wrocławiem obydwa samochody osiągnęły szybkość przy pełnym obciążeniu 80 km/godz.**

Tak więc samochody krajowej produkcji wykazały już bezspornie swoje duże zalety: szybkość na dobrych drogach, dobre resorowanie na wybojach, wysoką stateczność na bezdrożach, a wreszcie bardzo ekonomiczne zużycie paliwa. Okazało się bowiem, że średnia z całego dwutygodniowego raidu wyniosła 29 litrów na 100 km. z czego **na odcinki o normalnej pracy silnika przypadało zaledwie 22 litry na 100 km!**

Całkowita trasa raidu próbnego wynosiła (włączając w to jazdę terenową) 3.250 km



Coraz częstszy widok na naszych drogach: samochody ciężarowe polskiej produkcji — STAR 20.



Po trzech występach wrócili do kraju

Triumfator wyjazdu do Holandii, Alfred Smoczyk, już nie tylko w Polsce, ale w Europie uchodzi za jednego z najzdolniejszych żużlowców.

JESTEŚMY Z WAMI

W imię internacjonalistycznej solidarności z walczącą o podstawowe prawa do życia klasą robotniczą Kanady i Anglii, Związek Zawodowy Transportowców przesłał do strajkujących w porcie transportowców i robotników Londynu oraz do marynarzy kanadyjskich, depeszę następującej treści:

„Związek Zawodowy Transportowców w Polsce śle Wam, drodzy Towarzysze, braterskie pozdrowienia, słowa zachęty i wytrwałości w walce o Wasze słuszne prawa. 100-tysięczna rzesza naszych członków z niesłabnącym zainteresowaniem śledzi przebieg Waszych zmagań z wyzyskiem, stosowanym przez międzynarodowy kapitał i wierna idei solidarności robotniczej, stoi przy Waszym boku w tej walce.

Jednocześnie komunikujemy Wam, że zapoczątkowaliśmy akcję zbiórkową wśród naszych członków, by przyjść Wam z pomocą materialną w Waszej walce, która musi się dla Was zakończyć zwycięsko!"

Motocykl z przednim napędem

Znany konstruktor fiński, Makinen, dokonał nowego wynalazku motocyklowego. Zbudował on mianowicie motocykl do wyścigów żużlowych o napędzie na przednie koło. Na podstawie uzyskanych bardzo dodatnich wyników opracował on ponadto normalny motocykl bez wózka o napędzie na przednie koło oraz motocykl terenowy o napędzie na oba koła.

Wyniki zapowiadają się fantastycznie. Nowy motocykl pozwala na znacznie szybsze branie wirażów i znacznie lepiej trzyma się drogi. Próbny motocykl uzyskał doskonałe wyniki podczas jazdy w piaszczystym i grząskim terenie i przechodził bez wysiłku tam, gdzie normalne motocykle grzęzły.

Makinen zastosował w swych pierwszych modelach silnik JAP 500 ccm, skrzynkę przekładniową Burman i koła Rudge. Największą trudnością było przekazanie napędu poprzez widelec na przednie koło, lecz trudność ta została po dłuższych próbach rozwiązana zadowalająco.

Nowy typ motocykla ma być wyprobowany jeszcze w bieżącym sezonie i może stanowić bardzo groźną konkurencję w crossach i na żużlu.

POKAZ SPRZĘTU SAMOCHODOWEGO

Na terenie rejonowej składnicy w Oświęcimiu zorganizował „Motozbyt" dnia 1-go lipca br. pokaz posiadanego sprzętu dla Stacji Obsług Samochodowych, celem zadecydowania, jaki sprzęt i w jakich ilościach należy nadal importować, jaki zaś może być wytwarzany w kraju. W pokazie — **obok przedstawicieli Naczelnej Dyrekcji „Motozbytu" — wzięli** udział przedstawiciele Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Ministerstwa Handlu Wewnętrznego, Dyrekcji Przemysłu Motoryzacyjnego, Zakładów Sprzętu Transportowego, PKS-u, MZK Warszawa, wreszcie spółdz wyd „Czytelnik". Świat nauki reprezentowany był przez dyrektora i profesorów Instytutu Motoryzacji oraz Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga. Dnia następnego do Oświęcimia przyjechała jeszcze 40-osobowa wycieczka pracowników Zakładów Syntezy Chemicznej w Dworach.

Pokaz był niezwykle ciekawy i obejmował różne urządzenia. M. in. pokazano działanie kompletu Emanuela, składającego się z 2 dźwigów, 1 zestawu smarowniczego, sprężarki i pompy do mycia wozów.

Zademonstrowano również komplet Tecalemit który obejmował 1 dźwig elektromechaniczny, zestaw smarowniczy, pompę do mycia, kompresor i smarownicę przenośną. Obejrzano także szlifierki do zaworów Perfect i podobne szlifierki duńskie Lövener. Z kolei odbył się pokaz docierania i szlifowania gniazd zaworowych przy pomocy aparatu Vbrocentric i docieraczki pneumatycznej. Na koniec zademonstrowano obecnym młot penumatyczny do robót karoseryjnych oraz aparaturę do sprawdzania instalacji elektrycznej Crypton, urządzenia wulkanizacyjne, do protektorowania opon i inne. Zebrani zgodnie uznali, że pokaz oświęcimski był nie tylko ciekawy, ale i pożyteczny, stanowiąc ważny etap na drodze rozwoju sieci stacji obsługi w Polsce.

W związku z pokazem zwołano na dzień 7 lipca specjalną konferencję z udziałem reprezentowanych na pokazie urzędów i instytucji. W trakcie konferencji szczegółowo przedyskutowano kwestję produkcji w kraju oraz inmportu urządzeń do stacji obsługi i powzięto w tej sprawie decyzje.

M. K.

Dalsze objawy kryzysu w USA

Robotnicy z fabryk Forda w obronie przed redukcjami i spadającymi stawkami swoich zarobków, wiążącymi się z pierwszymi objawami kryzysu w Stanach Zjednoczonych, postanowili rozpocząć akcję o podwyższenie płac. Opór dbającego o swą kieszeń znanego wyzyskiwacza Henry Forda (młodszy uniemożliwia dojście do porozumienia. Jednocześnie Związek Zawodowy robotników stalowni zapowiedział rozpoczęcie strajku, o ile odrzucone zostaną żądania robotników w sprawie podwyżek niskich stawek pracowniczych.

Tak więc narówni z powiększaniem się bezrobocia, pogarszają się stale warunki pracy i bytu robotników amerykańskich.

Trolleybusy dla Gdyni i Poznania

Spośród zakupionych trolleybusów typu „Vetra" nadeszło ostatnio z Francji do Warszawy 6 wozów, z czego cztery przeznaczone zostaną dla MZK Gdynia-Gdańsk, a dwa pozostałe dla Poznania.

Ośrodki motoryzacyjne „SP" werbują kandydatów

W dalszej swej pracy nad zapewnieniem gospodarce narodowej wysokokwalifikowanych fachowców przez dostarczenie i wychowanie nowych kadr kierowców i mechaników samochodowych Wojewódzkie Ośrodki Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" rozpoczynają zapisy kandydatów na czteromiesięczne kursy wyszkoleniowe.

Nauki i zajęcia praktyczne odbywać się będą w godzinach popołudniowych. Rozpoczęcie kursów 1 września, zakończenie 30 grudnia br. Na kursy przyjmowani będą jedynie kandydaci urodzeni w 1929 roku, posiadający przynajmniej 5 klas szkoły podstawowej. Należy przedstawić dokumenty stwierdzające: datę urodzenia, wykształcenie, stan zdrowia, nienaganne oblicze moralno-polityczne oraz robotnicze lub chłopskie pochodzenie. Kandydaci podpisują deklarację zobowiązującą ich do ukończenia kursu oraz odbycia rocznej praktyki w charakterze pomocnika kierowcy samochodowego w instytucji wyznaczonej przez Wojewódzką Komendę „SP".

Podania składać należy w Wojewódzkich Ośrodkach Motoryzacyjnych do dnia 20 sierpnia.

O klątwach, polityce Watykanu i interesie Narodu Polskiego

PAPIEŻ: Niech się Polaki modlą, czczą cara i wierzą.
KORDIAN (rzucając w powietrze garść ziemi):
Rzucam na cztery wiatry męczenników prochy..
Ze skalnymi usty do kraju powrócę...
PAPIEŻ: Na pobitych Polaków pierwszy klątwę rzucę.
(Juliusz Słowacki „Kordian").

SPADAŁY klątwy papieskie czy biskupie na nasz naród, na naszych królów i nasze władze — z reguły nie z powodu odstępstwa od wiary, lecz niemal wyłącznie wtedy, gdy dobro państwa polskiego i polityka Watykanu znajdowały się w konflikcie, gdy król i władza państwowa przeciwstawiały się żądaniom papieża czy biskupów w sprawach najzupełniej ziemskich, politycznych, a w imię polskiej racji stanu. Klątwy spadały na naszych Piastów — Władysława II, Mieszka Starego, Władysława Laskonogiego, Henryka Brodatego, a więc książąt arcykatolickich — bo kościół żądał przywilejów ekonomicznych i politycznych, na które polska władza państwowa, broniąc swojej suwerenności, zgodzić się nie chciała i nie mogła. Benedykt XII potrafił nawet ogłosić jako wyklęte całe miasta za niepłacenie świętopietrza. Paweł II, który popierał Krzyżaków, rzucił klątwę na Kazimierza Jagiellończyka, ponieważ król ten z wrogim Polsce Zakonem wojnę prowadził.

Nie kwapili się natomiast politycy, ubrani w szaty papieskie, do wyklinania rozbiorców i ciemiężców Polski.

Nie kwapił się również, jak wiemy, obecny papież — do wyklinania Hitlera i hitlerowców, których potworne i nieludzkie zbrodnie wołały milionowym głosem mordowanych i palonych o karę Boga żywego.

* * *

W obronie jakiej świętej sprawy Watykan powziął teraz uchwałę, zawierającą groźbę ekskomuniki za przynależność do partii komunistycznych i robotniczych lub sprzyjania im? Czym się kierował, grożąc dyskryminacją wielu milionom katolików, którzy budują ciężką pracą nowy, sprawiedliwy ustrój społeczny i nie chcą wyzysku kapitalistycznych bogaczy? Czy może w obronie prześladowanej religii, może ujmując się za wiernymi, których wolność wierzenia i praktykowania jest dławiona czy choćby ograniczana?

Nie znajdzie się w Polsce uczciwy i obiektywny katolik, który by nie potwierdził dla wszystkich widocznych i sprawdzialnych faktów:

Kościoły w całej Polsce są czynne, nabożeństwa, procesje, wszelkie obrządki religijne odprawiane są normalnie bez jakichkolwiek przeszkód, księża mają możność spełniania wszystkich swoich obowiązków duszpasterskich, a wierni — pełną swobodę praktyk religijnych. Dzieci uczą się religii w szkołach. Polskie Radio, instytucja państwowa, transmituje co niedziela nabożeństwa z różnych kościołów w kraju, paręset zakładów wychowawczych i opiekuńczych, prowadzonych przez kler katolicki, korzysta z wielomilionowej pomocy państwa.*) Mimo reformy rolnej zostawiono przy kościele i klerze jego dobra ziemskie — niemałe, bo liczące w sumie 550 tys. ha. Nie dość na tym. Zburzone przez hitlerowskiego najeźdźcę kościoły odbudowuje się w całym kraju z pomocą państwa. Do najpiękniejszych motywów architektonicznych Trasy W—Z należy, z całym pietyzmem odrestaurowany, kościół św. Anny, a w pobliżu wspaniałej magistrali Warszawy socjalistycznej dźwiga się odbudowywana od fundamentów katedra.

Zgodnie więc z kilkakrotnym oświadczeniem rządu ludowego istnieje w Polsce zupełna wolność religijna i pełna swoboda uprawiania praktyk religijnych.

* * *

A więc nie w sprawie wiary katolickiej, nie w obronę zagrożonej religii wystąpił Watykan ze swoją groźbą ekskomuniki. Odezwał się tu głos świeckiego Rzymu, zajmującego stronnicze stanowisko polityczne — tego samego Rzymu, który swego czasu stawał po stronie cara i przeciw powstańcom listopadowym i styczniowym, a teraz wiąże się właśnie z luterańskimi Niemcami, właśnie z anglikańską Ameryką, właśnie z atomowym wojennym imperializmem przeciw obozowi pokoju, postępu i demokracji.

Rzecz w tym, że od wieków papiestwo, wbrew temu wskazaniu Ewangelii, objawia niezwykle wybujałe ambicje świeckie i uprawia politykę całkiem ziemską, a jeżeli chodzi o Polskę — to politykę przeważnie sprzeczną z interesem naszego narodu i państwa. Brak tu miejsca na przytaczanie jakże licznych przykładów z naszej historii. Ograniczymy się do lat ostatnich do osoby obecnego papieża — polityka Piusa XII, przedtem kardynała i sekretarza stanu Pacelli'ego, jeszcze przedtem nuncjusza apostolskiego w Niemczech.

Ten umiłowany przez Niemców i zżyty z nimi w ciągu wielu lat nuncjatury papież był niesłychanie dyskretny i powściągliwy, gdy zbrodniarz hitlerowski pustoszył nasze ziemie i niszczył systematycznie nasz naród. Były nikłe i wstrzemęźliwe słowa protestu, nie było klątwy rzuconej na ludobójców, podpalaczy świata, okrutniejszych niż Hunnowie i Tatarzy. Gdy natomiast ludy olbrzymią ofiarą krwi zwyciężyły najeźdźcę i zażądały rachunku i kary, odezwał się nie raz i nie dwa głos papieża — polityka w gorącej obronie Niemców.

Użył więc i nadużył Pius XII swojego autorytetu religijnego dla akcji politycznej — proniemieckiej i antypolskiej, a po raz trzeci przed niewielu dniami znów przemawiał po niemiecku do Niemców, chwaląc ich wierność, pobożność, błogosławiąc „wygnańców", dodając im otuchy i podtrzymując w nich nadzieje odwetu.

Jako polityk, nie jako namiestnik Chrystusowy, stanął Pius XII w obozie imperializmu amerykańskiego. Imperializm ten opiera swoje kalkulacje na odbudowie militaryzmu niemieckiego i razem z papieżem — dla pozyskania sobie Niemców — usiłuje podważać całość naszych granic zachodnich, bez których nie ma niepodległego i zdolnego do rozwoju państwa polskiego.

Teraz z kolei — Pius XII, znów nadużywając wiary prostych ludzi i swego kościelnego stanowiska, grozi klątwą niemiłemu sobie obozowi demokracji i pokoju, idzie na rękę państwu wielkiego kapitału i wielkiego wyzysku, jak najmniej mającemu wspólnego z religią Chrystusa, których bogatych potępiał, a maluczkich bronił.

* * *

Oświadczenie Rządu Polskiego jest jasne i nie pozostawia żadnych wątpliwości.

Groźba dyskryminacji milionów ludzi, budujących Polskę Ludową, groźba represji religijnych za przekonania polityczne — jest nadużyciem wiary dla celów nic wspólnego z wiarą nie mających. Jest aktem wrogim przeciw państwu polskiemu, którego siłą kierowniczą jest partia robotnicza i sprzymierzone z nią inne stronnictwa demokratyczne, jest próbą wtrącania się Waykanu do wewnętrznych spraw polskich.

Jakichkolwiek tego rodzaju prób dyskryminacji, sprzecznych z obowiązującymi w Polsce prawami, rząd ludowy nie będzie tolerował i żadnych wichrzeń, zakłócających naszą wielką pracę nad odbudową, nie ścierpi. Ktokolwiek — słuchając obcych poleceń — chciałby odmawiać lub przeszkadzać w korzystaniu z posług religijnych ludziom wierzącym — tylko ze względu na ich przekonania polityczne — będzie karany z całą surowością prawa. Ktokolwiek słuchając obcych poleceń — chciałby łamać swoje obowiązki wobec narodu i państwa, które stoi na straży swobód i praktyk religijnych — odczuje całą siłę ustawodawstwa polskiego, stojącego na straży swobód religijnych wszystkich obywateli.

Każdy zaś katolik, którego będzie ktokolwiek usiłował nastraszyć lub skrzywdzić, odmawiając mu posług religijnych — znajdzie ochronę i pomoc całego aparatu państwowego, znajdzie oparcie w całym patriotycznym narodzie polskim, którego suwerennym prawom grozić usiłuje obcy czynnik zewnętrzny.

Nie ulega wątpliwości że Polacy — katolicy, którzy korzystają w pełni ze swobód religijnych w Polsce, którzy pracują w wielkiej masie dla dobra naszej ludowej ojczyzny — staną zgodnie, jak to nieraz w historii Polski bywało, przeciw politycznym i antypolskim próbom Watykanu, próbom, zmierzającym do siania w naszym kraju zamętu i niezgody, ponieważ zwartość i zgoda narodu jest solą w oku jego nieprzyjaciół.

HENRYK KOROTYŃSKI

*) W samym tylko r. 1947 instytucje katolickie otrzymały, na terenie tylko ośmiu centralnych województw, ponad 73 miliony zł subsydiów.

TO CIĘ NAPEWNO ZAINTERESUJE

Strzelanie w gaźnik nie zawsze spowodowane jest zbyt ubogą mieszanką. Przyczyną tego strzelania może być również pęknięta izolacja świecy. Jest to przypadek dość rzadki jednak zdarza się.

By nie zapominać opuścić kierunkowskazu po dokonanym zakręcie, dobrze jest założyć dodatkową lampkę kontrolną o czerwonym świetle, umieszczoną przed oczyma kierowcy, tj. przed kierownicą. Gdyby i to nic nie pomagało, należy postarać się o brzęczyk domowy, używany zamiast dzwonka. Taki brzęczyk, włączony równolegle w obwód prądu, podnoszący kierunkowskazy, zabezpieczy nas całkowicie od zapomnienia, które wprowadza w błąd innych i jest karane.

Zazwyczaj właściwe podstawienie podnośnika pod oś jest dość uciążliwe, szczególnie, jeżeli oś znajduje się głęboko pod nadwoziem. Dla ułatwienia sobie tej czynności można naspawać na górny talerzyk podnośnika — zagięty kawałek kątownika; gdy wsuniemy podnośnik pod oś, kątownik oprze się o oś i ustawi podnośnik we właściwej pozycji. By podnośnik nie przewracał się, należy osadzić jego podstawę na kawałku szerszej blachy.

Dętka powinna być dobrze natalkowana w oponie. Nie wystarcza wsypanie talku do opony; należy dobrze i starannie natrzeć tak dętkę jak i oponę. Właściwe natalkowanie zabezpiecza dętkę od przetarcia podczas jazdy oraz od nadmiernego zagrzania się.

Nie wolno zakręcać obcążkami czapeczki na zaworku dętki. Należy czapeczkę zakręcić palcami. Zbyt silne dokręcenie może spowodować obluzowanie zaworku, szczególnie gdy zaworek osadzony jest w gumie.

Gdy zatrzaskujemy drzwi karety, należy uchylić nieco jedną szybę okienną, lub otworzyć wentylator. Gdy zatrzaśniemy drzwi bez otwarcia okna, powietrze w karecie uniemożliwi dociśnięcie drzwi. Jest to bardzo praktyczny sposób, stosowany przez doświadczonych kierowców.

Uszkodzenie uszczelki głowicy cylindrów poznać można po wydobywaniu się z otworu w chłodnicy bąbli, wypełnionych spalinami. Wydobywanie to zwiększa się przy obciążeniu silnika. Gdy poczujemy w otworze wlewu chłodnicy spaliny, możemy z całą pewnością stwierdzić przebicie uszczelki głowicy.

Nagłe zwiększenie oporu, stawianego przez kierownicę, oznacza pęknięcie któregoś sworznia zwrotnicy. Jeżeli kierownica poczyna obracać się coraz ciężej, lecz nie ma nagłego zwiększenia oporu, oznacza to zacieranie się sworzni zwrotnic wskutek niedostatecznego smarowania.

Silne strzelanie w tłumik po zmniejszeniu gazu oznacza dopływ świeżego powietrza do rury wydechowej, to znaczy nieszczelność tej rury. Jest to objaw o tyle niebezpieczny, że grozi rozerwanie tłumika.

Rura wydechowa musi być koniecznie wyprowadzona poza obręb nadwozia. Gdy jest ona zbyt krótka, wtedy spaliny mogą przedostawać się (przeważnie przez kufer) do wnętrza nadwozia, co grozi bardzo niebezpiecznym zatruciem ludzi.

Gdy w samochodzie osobowym wozimy dzieci, należy zabezpieczyć je od otwierania drzwi podczas jazdy. Często zdarza się, że dziecko opiera się o klamkę drzwi i w ten sposób otwiera je. Należy wtedy przestawić klamki o pół obrotu. Klamki będą otwierały się wtedy nie przy naciskaniu, lecz przy podnoszeniu do góry. Dziecko może się wtedy bezpiecznie oprzeć o klamkę, która nie otworzy się.

Transportowcy pomagają w budowie nowej Warszawy

Kierowcy warszawscy, transportowcy z innych miast Polski nieraz już wykazali swoje przywiązanie do barbarzyńsko przez hitlerowców zniszczonej stolicy. Z łopatą w ręku, za kierownicą bądź też przez wpłacanie składek czynnie brali udział w jej odbudowie. Wiele z naszych dotychczasowych osiągnięć w budownictwie zawdzięczamy właśnie im. Szerokie zastosowanie samochodów ciężarowych i specjalnych, buldożerów i dźwigów na jeżdżących podwoziach, współzawodnictwo pracy ich kierowców przyspieszyło znacznie wykonanie programu odbudowy Warszawy.

Nic więc dziwnego, że przemówienie Prezydenta Bieruta na pierwszej konferencji warszawskiej organizacji PZPR w którym Prezydent przedstawił plan budowy nowej, godnej socjalistycznej Polski Warszawy znalazło żywy oddźwięk pomiędzy wszystkimi transportowcami w szczególności zaś, kierowcami warszawskimi.

Nowa Warszawa będzie wielkim nowoczesnym miastem, przystosowanym specjalnie dzięki szerokim arteriom komunikacyjnym, jak trasa W—Z, nowa Marszałkowska, nowa Krucza, poszerzona Puławska, dla ruchu zmotoryzowanego. **Będzie równocześnie potężnym centrum przemysłowym naszego kraju, ośrodkiem skupienia klasy robotniczej, szczególnie bliskim każdemu kierowcy i pracownikowi transportu.**

Zniknął również w nowej Warszawie, ślady kapitalistycznego panowania, dzielnice robotnicze Targówek, Brudno, Praga, Wola, Marymont przedstawiające obraz nędzy, upośledzenia mieszkaniowego, zdrowotnego i kulturalnego ludności pracującej, kierowców przedwojennej Warszawy. Nie będzie więcej niesprawiedliwego podziału kapitalistycznego, gdy w jednej izbie przed 1939 rokiem gnieździło się cztery osoby a w wielopokojowych mieszkaniach bogaczy przypadało mniej niż jedna osoba na znacznie większy pokój.

Nowa dzielnica robotnicza jak budujący się Muranów, Rakowiec, Młynów czy też odbudowany Mariensztat otrzymują kanalizację, urządzenia kulturalne, zieleń i światło, których taki brak odczuwał robotnik i transportowiec w przedwojennej stolicy. Równocześnie stale rosnąca motoryzacja zapewni nowym osiedlom robotniczym dogodną komunikację z miejscem pracy.

Święto pięciolecia ludowego Państwa pokazało nam dotychczasowe osiągnięcia w budowie stolicy, jak: trasa W—Z, Most Średnicowy, Most Śląsko-Dąbrowski, dziesiątki nowych gmachów, szkół, nowe kina i parki, osiedla na Mokotowie, Kole, Żoliborzu Mariensztacie, Muranowie, nowe linie autobusowe i tramwajowe.

Martwa Warszawa 1945 r., jest dziś tętniącym życiem i pracą miastem, usuwającą ślady zniszczeń wojennych i kapitalizmu.

Gigantyczny plan odbudowy Warszawy uczyni ze zniszczonego przez niemieckich faszystów w 84% miasta piękną, pełną światła, zieleni i przestrzeni stolicę.

W pracy tej weźmiemy również udział i my kierowcy wraz z całą klasą robotniczą tak ofiarnie walczącą o zbudowanie pięknej Warszawy. **Wzmożemy nasz wysiłek, rozwiniemy współzawodnictwo pracy, tak by nasze zatrudnione w budownictwie samochody mogły wzmóc wydajność pracy zmotoryzowanego transportu przyspieszając tym budowę nowej socjalistycznej stolicy Polski — Warszawy.**

TRASA W—Z OTWARTA



Największa urbanistyczna budowa Europy jest jeszcze jednym dowodem naszych osiągnięć w ubiegłym pięcioleciu. Świadczy ona jak i inne o wspaniałej prężności naszego ustroju i wysiłku klasy robotniczej. Otwarcie Trasy powitali ze szczególną radością kierowcy, którym ułatwia ona przejazd przez ruchliwą stolicę w kierunku Wschód — Zachód oraz znacznie skraca drogę.

KIEROWCY JEDNOSTKI WOJSKOWEJ W ZEGRZU PÓŁN. ODBUDOWUJĄ KOSZARY



St. kier. saper Poszyński Franciszek otacza swój samochód wielką opieką.
Jego wóz zawsze gotów jest do jazdy. Codzienny przegląd (na zdjęciu) gwarantuje dobry stan.

Na łamach pisma „Za Kierownicą" zamieszczane są często artykuły obrazujące prace kierowców różnych jednostek Odrodzonego Wojska Polskiego, nic dotychczas niestety nie napisano o naszej jednostce Jest to może i naszą winą, aby ją więc czym prędzej nadrobić, piszę ten list, który poinformuje kolegów o naszym życiu o osiągnięciach w pracy.

Nie wszystkim pewnie wiadomo, że dawne koszary w Zegrzu zburzone zostały podczas działań wojennych. Trzeba więc było po wyzwoleniu naszego kraju budować nowe budynki od fundamentów. Już jednak po krótkim czasie kto widział zgliszcza dawnych budynków z podziwem patrzy teraz na rosnące w oczach wspaniałe bloki mieszkalne, sale wykładowe, warsztaty itp. Rozmach i tempo budowy jest wprost imponujące. Honorem każdego oficera i żołnierza jest jak najintensywniej przyczynić się do jak najszybszej odbudowy. Przodują w tym szczególnie kierowcy.

Tempo budowy wymagało stale olbrzymiej ilości różnego rodzaju materiałów budowlanych. Dlatego z najbliższej stacji kolejowej Legionowo dokąd przychodziły wagony z materiałem zwózka odbywała się wyłącznie transportem samochodowym. To też widzieć można było na szosie Zegrze Północne — Legionowo od świtu do zmroku pędzące ZIS-y i Fordy załadowane przeróżnym materiałem budowlanym. Nie skarżący się nigdy kierowcy jeździli naprawdę ponad normę oddając z siebie i z „wozów" maksimum sił i wytrzymałości.

Czytając ten artykuł pomyślicie z politowaniem pewno o samochodach, i o ich stanie technicznym. Jeśli myślicie, że „pozagrabiali" maszyny, to się mylicie, żaden samochód nie miał w drodze defektu, nie było żadnego wypadku, nie mówiąc o takim jak „nawalenie gumy". Po zjechaniu z pracy do garaży kierowcy, szybko naprawiali niedociągnięcia, w czym pomaga im specjalna drużyna remontowa z kierownikiem warsztatu st sierż. Chlebińskim na czele. St. sierż. Chlebiń[illegible]zył gimnazjum mechaniczne i od początku pobytu w wojsku pracuje przy samochodach. Wszelkie uszkodzenia silnika szybko odnajdzie przysłuchując się jego pracy, a potem już ręce jak automat pracują odkręcając, czyszcząc, oliwiąc, zakręcając. On i inni rozumieją, że samochód dziś jeszcze musi być naprawiony, aby jutro naprawdę technicznie sprawny, mógł wyjechać do pracy.

Pracy po łokcie ma również tokarz szer. Myszka, który wytacza nowe panewki, śruby i inne części zużyte, a wulkanizator szer. Ziental też nie skarży się na brak pracy. Szer. Ziental to nietylko dobry wulkanizator ale też dobry mechanik. Ulepszył on wulkanizator parowy, który jest jego chlubą i dumą. Na uwagę zasługuje również szer. Mróz, który świetnie naprawia skrzynie samochodów i przyczep.

Praca samochodów nie ogranicza się tylko do odbudowy, trzeba również dostarczyć żywności, sort mundurowych, uzbrojenia, sprzętu wyszkoleniowego.

Do wzorowych kierowców i racjonalizatorów zaliczyć należy szer. Cichonia Józefa oraz szer. Filasa Piotra, wypełniających przykładowo i tę pracę, następnie szer. Smula Juliana, szer. Radko Tadeusza, st. szer. Feliksiaka Henryka oraz naszego beniaminka szer. Cacko Józefa, którzy swą pracą i koleżeństwem zdobyli szacunek u przełożonych i kolegów.

Jednostka nie tylko posiada wozy gospodarcze, ale również bojowe. Na wozach bojowych jeżdżą młodzi kierowcy, którzy nabierają doświadczenia od wzorowych kierowców wozów bojowych jak st. szer. Wołyńca Tadeusza, st. szer. Barysa Leonarda. Dzięki nim młodzi kierowcy zdali pomyślnie egzamin na obozie letnim mimo ciężkiego piaszczystego terenu.

Kierowcom dopomaga w pracy zrozumienie przemian zaszłych w ustroju naszego państwa. Wraz z całym narodem dążą oni do zbudowania socjalizmu wiedząc przy tym, że odbudowa koszar — to cząstka odbudowy naszej Ojczyzny.

WITOLD ADAM
korespondent „Za Kierownicą"



Uśmiechnięte twarze sapera Kaczuka Aleks. i kierowcy Kozaka Józefa świadczą o znajomości rzeczy.
Praca ta sprawia im przyjemność, to też wywiązują się z niej bez zarzutu.



Przyjemnie jest w wolnych chwilach pośpiewać i potańczyć przy akompaniamencie harmonii i gitary.
Roześmiane twarze Waśka Kazimierza gitara, strz. Koguta Jana harmonia i Staniaty Jana, który tańczy solo świadczą, że zabawa udała się na sto dwa.

Wymieniamy doświadczenia z letnich ćwiczeń

We frontowej kronice naszej jednostki opisanych jest kilka zlotów kierowców, które miały za cel wzajemną wymianę uzyskanych doświadczeń bojowych i technicznych.

Biorąc przykład z tej pożytecznej tradycji, postanowiliśmy zorganizować zlot kierowców naszej jednostki, podczas którego głównym tematem dyskusji byłoby omówienie naszych doświadczeń letniej eksploatacji samochodów w warunkach terenowych i ich polowej konserwacji.

W oznaczonym dniu przybyli wszyscy kierowcy naszej jednostki, zlot otworzył nasz dowódca, podkreślając znaczenie transportu i dobrej pracy kierowców dla wykonania zadań ćwiczebnych, po czym wywiązała się ożywiona wymiana doświadczeń, podczas której wzorowi kierowcy dzielili się swymi spostrzeżeniami oraz podawali sposób prowadzenia samochodu w błotnistym i piszczystym terenie, jaki cechują okolice naszego obozu. Kpr. Góralczyk i strz. Cegliński, racjonalizatorzy jednostki, podzielili się z kolegami swym doświadczeniem w konserwacji ogumienia, które podczas upałów zużywa się znacznie szybciej oraz w sposobach zaoszczędzenia materiałów pędnych. Plut. Kanicki omówił z kolei sposoby, jakie stosują celem przyspieszenia i usprawnienia załadunku i wyładunku w polu.

Zjazd przyniósł nam wiele korzyści. Uzyskane nowe doświadczenia wielu z nas będzie mogło z kolei zastosować w codziennej pracy dla podnoszenia siły wojska.

kpr. Rojek.

ILE MOŻEMY ZUŻYWAĆ MATERIAŁÓW PĘDNYCH?

Zużycie materiałów pędnych w gospodarce samochodowej jest jednym z bardzo ważnych czynników w systemie oszczędnościowym. Dotychczas posługiwaliśmy się „Tymczasowymi normami" wydanymi dnia 27 stycznia 1948 r. przez Ministerstwo Komunikacji. Były to normy wprowadzone na okres przejściowy, dopóki MK nie opracuje norm stałych. Nastąpiło to obecnie, albowiem ukazało się zarządzenie Ministra Komunikacji zatwierdzające i wprowadzające w życie nowe normy zużycia materiałów pędnych. Tym samym oczywiście unieważniono normy tymczasowe.

Nowe normy są przystosowane przede wszystkm dla samochodów typowych. Samochody nietypowe, najczęściej spotykane w Polsce, są również w nich uwzględnione. Wprowadzenie w życie tych norm przyczyni się skutecznie do uporządkowana gospodarki samochodowej i osiągnięć w systemie oszczędnościowym.

Część I-sza zawiera ogólne wiadomości z technologii materaiów pędnych ze specjalnymi wyjaśnieniami na temat mieszanki trójskładnikowej.

Część II-ga omawia warunki eksploatacji, ustala odpowiedzialność za stosowanie norm oraz podaje tabele norm zużycia materiałów pędnych z podziałem na samochody typowe i nietypowe.

Następne idą tabele dla ciągników drogowych, a na ostatku dla motocykli.

Tabela zużyca olejów i smarów ustala normy zużycia oleju silnikowego, przekładniowego i smarów.

Bardzo ciekawe są tabele norm dodatkowych, mające zastosowanie w specjalnych warunkach eksploatacyjnych, usprawiedliwiających podwyżkę norm zużycia o kilka procent. Np. jazda w dużych mastach zezwala na podwyżkę norm do 10%, a w okresach zimowych, przy dużych opadach śnieżnych, nawet do 15% itp.

Tabele norm dodatkowych obejmują: normy dodatkowe eksploatacyjne, normy dla samochodów z przyczepkami, normy dla celów technicznych.

Dla samochodów nietypowych nie wymienionych podano przybliżone normy obliczane według pojemności skokowej silnika. Dla samochodów wysokoprężnych nietypowanych, nie wymienionych w normach został opracowany specjalny wzór umożliwiający obliczenie zużycia oleju gazowego w przebiegu na 100 km w zależności od mocy silnika, obciążenia itd.

Oprócz norm zużycia materiałów pędnych podano normy ubytku naturalnego mat. pędnych i smarów przy magazynowaniu, wydawaniu i przyjmowaniu, oraz przy przewozach samochodowych mat. pędnych w beczkach względnie cysternach.

Niezależnie od ogłoszenia wymienionych norm w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 22/49, zostały one wydane w postaci broszury przez „Wydawnictwa Komunikacyjne" i są do nabycia w składnicy wymienionych Wydawnictw w Warszawie, przy ul. Kazimierzowskiej 52. Szczegółowe normy podamy w 14 nr. „Za Kierownicą".

W.

Kierowcy i saperzy pomagają chłopom

Kierowcy saperskich jednostek na ćwiczeniach letnich przewożą nie tylko zaopatrzenie dla swych oddziałów. Biorą również udział w wypełnianiu szeregu „zadań bojowych", które wykonują nasi saperzy. Jednym z takich zadań, do którego są nieraz jeszcze wzywani saperzy jest usunięcie różnych „pohitlerowskich" pamiątek w postac min i pocisków artyleryjskich, jakie gdzieniegdzie pozostały i utrudniają, często zaś wręcz uniemożliwiają chłopom codzienną pracę.

Nie łatwo jest usunąć pocisk, nie łatwo jednakże jest go również przewieźć do punktu niszczenia. Trzeba doskonale i delikatnie prowadzić wóz mimo iż droga jest często polna, pełna nierówności i wybojów. Uważać przytym należy na specjalnie silne zamocowanie pocisku czy miny by nie groziło im ześlizgnięcie w wypadku nagłego przechyłku, czy też przebywania wzniesień. To też kierowcy wraz z saperami wykonali uchwyt, który widać na naszej fotografii, silnie „trzymający pocisk".

Do przewozu pocisków i min wybierani są najlepsi kierowcy tak, jak właśnie st. strz. Maliniak. Saperzy mają do niego i jego kolegów samochodziarzy pełne zaufa-



nie, wiedzą, że samochód będą tak ostrożnie prowadzić, iż zaistnienie wypadku jest niemożliwie.

Równocześnie pomoc okazana chłopom daje kierowcom i saperom poczucie spełnienia czynu przyspieszającego podwyższenie wydajności rolnictwa, o które walczy cały naród.

kpr. JÓŹWIAK Z.

Uwaga! Pułtusk jedzie

W dniu 21 czerwca r. b. przyjechała z Pułtuska do Warszawy grupa 48 dzieci do Narodowego Teatru Polskiego na przedstawienie „Cyda". Grupa przyjechała samochodem ciężarowym Bedford, który nie posiadał nie tylko ławek do siedzenia, ale i hamulców. Samochód znajdował się w skrajnie złym stanie technicznym i zagrażał bezpieczeństwu publicznemu.

W tym stane rzeczy prawdziwą niespodzianką było legitymowanie się kierowcy pismem wicestarosty miasta Pułtuska, ob. Mielnika. Starosta nietylko zezwolił na transport dzieci powyższym samochodem, lecz również prosił w piśmie organa M O o udzielenie pomocy wyprawie.

Prawdziwość powyższych danych potwierdzona została przez jednego z najpoważniejszych inspektorów ruchu drogowego (nazwisko w posiadaniu Redakcji).

Wydaje nam się, że takie lekkomyślne narażanie dzieci na wypadek, mogący przyjąć niezwykle poważne następstwa, jest wysoce karygodne. Jesteśmy ciekawi, czy władze nadzorcze wyciągną właściwe konsekwencje w stosunku do winnych i przedsięwezmą środki, by tego rodzaju ryzyko nie powtórzyło się więcej.

W każdym razie radzimy omijać z daleka samochody z Pułtuska, nawet posiadające pisma polecające miejscowego wicestarosty.

Z obozowych doświadczeń

UWAGA!

Lotnictwo nieprzyjaciela atakuje

Niejednego z nas, który nie był na froncie żywo interesowało pytanie: czy nasz samochód może się skutecznie bronić przed nalotem lotnictwa nieprzyjaciela. Odpowiedź na to pytanie znaleźliśmy podczas ostatnich naszych zajęć wyszkoleniowych, które miały właśnie za cel nauczyć nas chronienia się przed samolotami wroga

Zajęcia poprzedziła pogadanka wygłoszona przez por. Stąpera, który zyskał na froncie duże doświadczenie bojowe i często nam już opowiadał jak kierowcy I i II Armii chronili swe samochody i ładunek przed nalotami powietrznych piratów hitlerowskich.

Lotnictwo wroga — powiedział por. Stąper — rozpoznaje nasze samochody po ich sylwetkach. Szczególną pomocą jest tu dla nich cień, który samochody rzucają na bok drogi, wówczas, gdy kierowcy nie jadą bokiem przy rowie a środkiem szosy.

Lotnicy rozpoznają je również po odblasku, jaki dają wszystkie niklowane części samochodu, a nawet szyby ochronne.

W nocy zaś zdradzają nas światła latarń, często zaś nawet ogień papierosa.

Pierwszym więc zatem warunkiem ochronienia się od zniszczenia przez lotnictwo nieprzyjaciela jest uniemożliwienie mu odkrycia nas przez dobre zamaskowanie maszyn.

Podstawową pracą przy maskowaniu jest pomalowanie samochodu na ochronny ciemno-zielony kolor. Trzeba przy tym uważać, by farbą powlec wszystkie przestrzenie mogące dać jakikolwiek odblask, a więc i klamki, boki przedniej i bocznych szyb itp.

Z kolei przykrywamy samochód siatką którą całą utykamy zielonymi gałęźmi pozostawiając jedynie wąską szparę dla oczu kierowcy. W wypadku, gdy akurat nie mieliśmy siatki, był na froncie zwyczaj zaplatania lub przybijania całych zielonych krzaków do boków samochodu, przykrywania nimi szoferki i maski, przymocowując je drutem. Dalszym środkiem obrony przeciwlotniczej jest odpowiedni sposób jazdy — powiedział dalej por. Stąper, ale o tym to już w praktyce powiemy, a teraz



uciekajcie chłopcy maskować samochody, żebym jutro patrząc na was pomyślał, że to las jedzie a nie wojsko. I nie niszczcie także lasu, brać tylko te gałęzie, które wskaże gajowy.

Jeszcze tego samego dnia zamaskowaliśmy nasze samochody. Pochwałą od por. Stąpera otrzymali kierowcy: Jagielski, Marciniak, Wojtyka, Adamczyk i Zbyszewski, których samochody naprawdę trudno było dostrzec.

Następnego dnia o świcie rozpoczęliśmy ćwiczenia. Jadąc w promieniach słońca uważaliśmy, by cień nie padał na szosę, a na rów, który go zniekształcał. W tym celu cała nasza kolumna jechała przy samym prawym krawężniku drogi.

Jadąc szosą nie posiadającą rowu bocznego, zjeżdżaliśmy na sygnał „alarm p-lot." na leżącą z boku łąkę posuwając się dalej zygzakami, które uniemożliwiają lotnikowi wroga celne zrzucenie bomby.

Na szosie o głębokim rowie nie zjeżdżaliśmy na bok, ponieważ grozi to unieruchomieniem samochodu, lecz zwiększaliśmy jedynie kilkakrotnie przepisową odległość samochodu od samochodu.

Przeprowadziliśmy również ćwiczenia czynnego zwalczania wrogich samolotów, możliwe o ile są one znacznie wcześniej zasygnalizowane.

Wówczas zjeżdżaliśmy na zasłonięty drzewami bok drogi zatrzymując samochody w odległości 100 mtr. jeden od drugiego i ogniem okm-plot. i naszych karabinów odpieraliśmy „nalot".



Ćwiczyliśmy również sposoby zamaskowanego parkowania.

Samochody ustawiliśmy w lesie lub zagajniku w ten sposób by konary zakrywały je przed obserwacją. Parkując na drodze wiązaliśmy drutami korony drzew, co również daje bardzo dobry wynik. Parkując w miejscowościach ustawialiśmy samochody w cień budynków uważając przytym, aby część cienia samochodu nie wystawała poza cień budynku, ponieważ łatwo może nas to zdradzić przed lotnikiem. Nie należy również, tak jak zrobił to u nas strz. Frankowiak, zapominać, że ziemia porusza się dookoła słońca i cień przesuwa się. Samochód jego po godzinie stał już w pełnym słońcu prosząc się o „bombę", podczas, gdy nasze na czas przesunięte były stale „niewidoczne" w cieniu.

Powrót do obozu odbył się już w naturalnym zamaskowaniu bezksiężycowej nocy. Por. Stąper obiecał nam również urządzić ćwiczenia nocnego marszu w pogotowiu p-lot., opiszę je Wam wówczas koledzy dokładnie

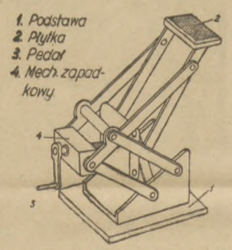


Nareszcie na zakończenie podaję jeszcze nazwiska naszych „specjalistów" „przeciw-lotników", którzy uzyskali na dzisiejszych ćwiczeniach najlepsze wyniki. Są nimi kierowcy: Wojtyga, Jagielski, Adamczyk, Krępa, Szewczyk, Wolski i Gabryjiak.

plut. Mazurkiewicz

Wygodny podnośnik

Wiemy, ile kłopotu sprawia podniesienie samochodu podnośnikiem obecnie stosowanych systemów. Nowego typu podnośnik, poruszany nożnie, ułatwia



podniesienie samochodu za bok podwozia. Budowa widoczna z rysunku. Każdy mechanik potrafi na tej zasadzie sporządzić taki wygodny podnośnik.



Uwaga! Pancerni piraci faszystowscy wolni

W ostatnich dniach pojawili się na wolności dwaj znani nam z okresu bestialstw faszyzmu, hitlerwscy piraci pancerni Rundstedt i Strauss.

Korzystając niczem nieusprawiedliwionego i niemającego precedensu pobłażania władz brytyjskich, obydwaj piraci znajdują się na wolności. Przestępstwa ich nie będą wogóle rozpatrywane, a dochodzenie przeciwko nim zostało umorzone. Dość niezwykłym jest wytłumaczenie, iż stan ich zdrowia nie zezwala im na stawanie przed sądem. Zdaje się, że Anglicy zapomnieli, iż systemy karne całego świata przewidują szpitale więzienne. Czyżby w niepamięć poszedł już także okres „blitz'u" nad Londynem, czy też pewnej grupie podżegaczy wojennych zabrakło jeszcze dwu „doświadczonych" piratów.

Gdyby zaistniały trudności transportowe przy ewentualnym wydaniu tych przestępców Polsce, jesteśmy gotowi wysłać własną delegację po tak cennych piratów.



§ O parkowaniu pisaliśmy dość dużo jednak kierowca Skody zmusił nas do powrócenia do tego niemiłego tematu. Jego sposób pozostawienia wozu daje nam dokładny obraz znajomości przepisów i poszanowania ich przez Ob. X z wozu Skoda Tudor 1101.

Warto by było przypomnieć, iż chodnik jest tylko dla pieszych, a jezdnia dla pojazdów! Że połowa Skody zalicza się do przechodniów, a połowa do pojazdów, wie tylko jej kierowca, my zaś i tak w to nie uwierzymy!

§ Lekceważenie przelotowości ulic szczególnie w godzinach rannego i popołudniowego nasilenia ruchu jest karygodnym przekroczeniem O tem nie wiedział z pewnością kierowca urzędowej Chevrolety A-75 708 skoro w dniu 13 VII 49 r. o godzinie 8 minut 30 z prawdziwą beztroską zatrzymał swój wóz w Alei Niepodległości w odległości około 2,5 m od krawężnika.

Stojąc w tym miejscu około 5 minut (tyle bowiem trwała rozmowa z dwiema paniami, które zatrzymały Chevroletę) zmusił kilkanaście pojazdów do niepotrzebnego zwalniania, trąbienia, zmiany biegów i przyspieszania, narażając siebie na słuszne, prawdopodobnie, cierpkie uwagi innych użytkowników jezdni.

Oto jakie są rezultaty bezmyślności kierowcy z wozu Chevrolet A-75 708.

Z WĘDRÓWEK PO KRAJU.



Przyjrzyjcie się Czytelnicy jeszcze jednemu dziwolągowi motoryzacyjnemu. Przystanek PKS w Lesznie Wlkp. Tablica jest. Rozkład jazdy na sezon letni opiewa odjazd autobusów do Wrocławia codziennie o godz. 7 rano. Ale niestety. Od dwóch lat nikt nie widział w Lesznie tego przyjemnego środka lokomocji. Proponujemy albo rzeczywiście puścić tędy autobusy, albo zdjąć tablicę i zmienić rozkład jazdy.

Z UKOSA

System oszczędnościowy dotyczy w dużej mierze pojazdów mechanicznych. Zmniejszenie ilości hamowań i gwałtownych przyspieszeń, unikanie ostrych i szybkich zakrętów, utrzymywanie zwolniogeo tempa na wybojach i dziurach, przedłuża żywotność wozu dając mniejsze zużycie wszystkich jego zespołów.

Oszczędności z tego wynikające, to rocznie milionowe sumy dewiz pozostających w kraju. Sprawa ta jest tak jasna, iż byliśmy przekonani, że rozumieją ją wszyscy. Okazało się niestety, iż Wydział Drogowy Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy nic o tym nie wie, a jeżeli wie, to tego nie uznaje.

Celem zaostrzenia szybkości wykonywania obowiązków i zaznajomienia się ze stanem nawierzchni, polecamy łaskawej uwadze Wydziału Drogowego rowek w poprzek ulicy Narbutta przy rogu ulicy Falata. Od dwóch miesięcy brak tam drewnianego nakrycia przewodu ściekowego. Dzięki niedbalstwu i nie zmienieniu w porę zniszczonego przykrycia ścieku, obecnie naprawy wymagają nie tylko wierzch, ale i drewniane boki, na przestrzeni paru metrów i zapadnięta jezdnia przy ścieku.

Wydziale Drogowy obudź się, błagają Cię o to zrozpaczeni kierowcy i ci którzy przez Twe niedbalstwo reperują i płacą za uszkodzenia tak drogich pojazdów mechanicznych.

ROMA.

PIELĘGNACJA I OBSŁUGA SYSTEMU CHŁODZĄCEGO

Ze wszech miar wskazanym jest otaczać taką opieką system chłodzenia, jaką obdarza się system smarowania. Zaburzenia lub nawet przerwanie działania tego pierwszego są równie niebezpieczne w konsekwencji dla silnika jak i zaprzestanie całkowite lub częściowe smarowania. Odróżniając dwa systemy chłodzenia: powietrzem i płynem, zajmiemy się najpierw systemem pierwszym.

Żeberka chłodzące należy utrzymywać zawsze w jak największej czystości wolne od kurzu i oleju tak, aby mogły one w pełni wykonywać swe zadanie odprowadzenia ciepła. Tak samo należy dbać o nienaganny stan i czystość otworów zasysania powietrza, przegród blaszanych w kanale chłodzącym, skrzydełek i łożysk dmuchawy.

Zrozumiałym jest, iż pasek klinowy dmuchawy należy utrzymywać odpowiednio napięty tak, aby napęd odbywał się bez poślizgu

System chłodzenia płynem, wymagający większej troski i obsługi, dzielimy na dwie grupy: pierwsza to chłodzenie termosyfonowe, druga to obiegowe z pompą wodną.

Aby działanie wentylatora nie było bezużyteczne, musi się on obracać z pewną ilością obrotów. Dlatego też tak, jak i przy chłodzeniu powietrznym, należy pasek utrzymywać odpowiednio naciągnięty, czysty i nie ocierający się o jakieś wystające części silnika lub maski. Celem zapewnienia lekkiej pracy wentylatora należy kontrolować często jego łożyska i smarować je zgodnie z zaleceniami fabrycznymi. Całość systemu chłodzącego wymaga jak największej szczelności. Ubytek płynu przez wadliwie zamykające się kraniki spustowe, nieszczelną pompę wodną lub złącza gumowe, w wypadku nie spostrzeżenia, może doprowadzić do bardzo szkodliwych rezultatów dla silnika. Szczelność wałka pompki wodnej winna być jak najczęściej sprawdzana, łożysko pompy odpowiednio smarowane i to tylko smarem do pomp wodnych.

Chłodnica winna być nie tylko wewnętrznie ale i zewnętrznie utrzymywana w jak największej czystości, w przeciwnym razie łatwym jest przegrzanie motoru aż do zatarcia się pierścieni i tłoków włącznie. Równą dbałością, należy otaczać wewnętrzną przestrzeń między blokiem a koszulką wodną, gdzie przy używaniu zwykłej wody osadza się po dłuższym czasie kamień wodny. Osad ten zmniejsza znacznie zdolność odprowadzenia ciepła i wpływa w niektórych wypadkach dość znacznie na obniżenie mocy silnika. Uniknąć osadu możemy przez stosowanie wody deszczowej lub przegotowanej oraz przez stosowanie domieszek przeciwosadowych — związków chromu. Dla wyjaśnienia należy dodać, iż mieszanie płynów przeciwzamarzających z wodą uszlachetnioną domieszkami jest zabronione. Woda chłodząca nie powinna ani gotować się ani zamarzać. Jej przeciętna temperatura winna odpowiadać normalną ciepłocie silnika podczas pracy tj. 80° — 85° C. W wypadku zagotowania dolanie **zimnej** wody może nastąpić tylko przy **zimnym** silniku.

Postąpienie wbrew tej zasadzie może spowodować pęknięcie bloku cylindrowego.

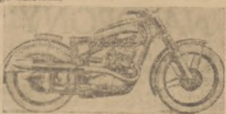
W uzupełnieniu należy wyjaśnić zasadę działania termostatu. Jest to urządzenie, które zamyka lub otwiera przepływ wody z bloku do chłodnicy zależnie od temperatury. Celem istnienia termostatu jest umożliwienie jak najszybszego zagrzania zimnej wody w silniku a następnie utrzymywanie stałej temperatury. Przyrządzik ten jest umieszczony w szyjce wodnej między blokiem a chłodnicą i składa się z przepustnicy, dźwigienki i harmonijki z cienkiej blaszki, wewnątrz której zamknięta jest ciecz o bardzo niskiej temperaturze wrzenia. Harmonijka ta kurcząc się pod wpływem zimna zamyka przepływ wody a po ogrzaniu rozszerza się i otwiera przepustnicę.

A. Żym.

MOTOCYKL SPORTOWY IŻ-350-S

W 1948 r. Iżewska fabryka motocykli wypuściła serię sportowych motocykli IZ-350-S, o pojemności 350 ccm. Są to motocykle o dużej wytrzymałości, niezawodne podczas jazdy terenowej. Jakość i zalety tego motocykla potwierdziły liczne raidy i wyścigi terenowe. W mistrzostwach ZSRR 1948 r. w biegu terenowym na 100 km dwa pierwsze miejsca w kategorii 350 ccm zajęły motocykle IZ-35-S.

Ze względu na ich ciekawą konstrukcję, podajemy krótki opis techniczny tego nowego motocykla radzieckiego, pozwalający zorientować się w najważniejszych jego zaletach.



Dane techniczne:

Silnik: jednocylindrowy, dwusuwowy 72 × 85 = 346 ccm.

Moc 15.5 KM przy 5100 obr. mn. Stopień sprężania 8 : 1.

Gaźnik K-40.

Wydech: dwoma rurami wydechowymi leżącymi nad silnikiem zaopatrzonymi w tłumiki.

Smarowanie: olejem zmieszanym z paliwem w stosunku 1 : 12.

Zapłon z iskrownika.

Skrzynia biegów: czteroprzekładniowa. Dźwignia nożna z lewej i ręczna z prawej strony.

Resorowanie: przód teleskopowy, tył sprężyny śrubowe zamknięte w stalowych osłonach.

Hamulce szczękowe.

Ogumienie 3,25 × 19.

Kierownica: szerokości 770 mm.

Wymiary: długość 2100 mm, szerokość 770 mm, wysokość siodełka 720 mm. Prześwit 135 mm.

Waga: 140 kg z pustym bakiem.

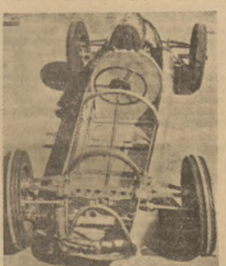
Szybkość: maksymalna 120 km godz.

COOPER 500

Prototypem, dziś już licznej rodziny samochodów wyścigowych o pojemności skokowej silnika 500 ccm, jest niewątpliwie samochód Cooper 500.

W okresie dwóch lat, ten prymitywny prototyp uległ poważnym zmianom i opracowaniu detali. Dzięki swej ostatecznej formie, uzyskał szereg zwycięstw w wyścigach i w biciu rekordów.

Podwozie Coopera zbudowane jest z podłużnic wierconych dla zmniejszenia wagi i usztywnionych poprzeczkami ru-



rowymi. Na szkielecie ze stalowych płaskowników zbudowane jest nadwozie aluminiowe, spawane i stanowiące jedną całość z podwoziem.

Niezależne zawieszenie wszystkich kół na poprzecznych resorach i wahaczach z rur stalowych. Amortyzatory teleskopowe.

Silnik motocyklowy JAP 496 cc jednocylindrowy umieszczony jest z tyłu na dwóch poprzecznych resorach. Silnik, o górnym sterowaniu zaworów, stosunek sprężania 14 : 1. Moc najwyższa 38 KM przy 6000 obr/min, co daje 76 KM na 1 litr pojemności bez sprężarki. Napęd przez 4-biegową skrzynkę i łańcuch, bezpośrednio na tylną oś — bez wyrównywacza (dyferencjału). Chłodzenie powietrzne, przez kanał idący od otworu na przodzie samochodu, wzdłuż lewej strony ramy.

Hamulce hydrauliczne na dwudziesto centymetrowych bębnach. Ogumienie 4.00 × 15. Do wyścigów górskich, względnie krótkich „sprintów" używa się ogumienie 4.00 × 15 na przód i 5.00 × 15 na tył.

Dzięki bardzo starannemu oprofilowaniu nadwozia i doskonałemu stosunkowi wagi do mocy, szybkość wozu przekracza 160 km/godz.

BL

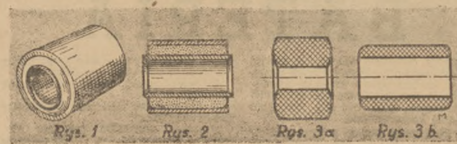
CO TO JEST SILENTBLOK?

Dość często czytamy lub słyszymy o silentblokach, lecz nie wszyscy z nas orientują się do czego silentblok służy, jaki jest cel jego istnienia i na czym jego budowa i praca polega.

Otóż silentblok jest to tulejka metalowa ułożyskowana w miękkiej gumie, pozbawiona zewnętrznego poślizgu podczas pracy. Przeznaczeniem silentbloków jest łączenie ze sobą tych miejsc mechanizmów, które zmieniają wobec siebie stale swe położenie. Silentbloki zastępują już dziś, wszystkie dawniej używane tulejki wymagające ówcześnie troskliwej obsługi i smarowania. Mimo przepisanej fabrycznie konserwacji zwykłe tuleje po pewnym czasie ulegały znacznemu zużyciu dającemu się poznać natychmiast po donośnym stukaniu. Obecnie wszystkie miejsca łożyskowane przy pomocy silentbloków nie wymagają specjalnych zabiegów, ani smarowania, a więc są znacznym uproszczeniem w całym systemie obsługi.

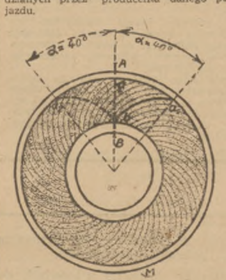
Celem dokładnego objaśnienia działania silentbloków, zapoznamy się wpierw z ich budową. A więc silentblok składa się z dwóch współśrodkowo wpasowanych tulejek metalowych, pomiędzy którymi znajduje się cylindrycznie wpasowana miękka masa gumowa. (Rys. 1 i 2). Wymiary gumowej wkładki zostały na skutek wprasowania znacznie zmienione. Rys. 3a przedstawia wkładkę przed wprasowaniem, zaś rys. 3b jej kształt po wprasowaniu. Jak widać z rysunków grubość jej ścian została zmniejszona o połowę, przy równoczesnym zyskaniu na długości. W momencie obracania się wewnętrznej tulejki metalowej, bardzo elastyczna masa gumowa poddaje się do pewnego kąta obrotu. W momencie zwolnienia siły obracającej, tulejka w skutek sprężystości gumy wróci do swego poślizg zewnętrznej warstwy gumy w mealowej tulei.

Praca występująca zamiast poślizgu między gumą a metalem, zostaje zastąpiona w tym wypadku przesuwaniem się wzajemnym cząsteczek składowych wewnątrz gumy. Natomiast w momencie gdy kąt pracy 2*a* zostanie przekroczony, ciśnienie przyczepność i gumy stanie się mniejsze od siły obracającej tulejkę i nastąpi poślizg, tarcie i szybkie zuży-



przedniego położenia. (Wyjaśnia to schematyczny rysunek — 4). Przesunięcie boczne tulejek jest uniemożliwione nadzwyczaj mocnym ciśnieniem które panuje między gumową wkładką a ścianami tulejek. Tak długo póki kąt obrotu 2 *a* nie zostanie przekroczony, nie istnieje cie, a z tem wszystkie objawy jakim miał właśnie silentblok zapobiec przez swe istnienie.

Kąt pracy 2 *a* przyjmując punkt A za położenie neutralne, zależnym jest od grubości jakości wkładki gumowej. Dlatego też, silentbloki spełniać mogą swe zadanie tylko w miejscach wyznaczonych przez wytwórnię i to o wymiarach tak średnicy jak i długości przewidzianych przez producenta danego pojazdu.



Zastosowanie silentbloków znajdujemy dziś we wszystkich pojazdach świata, przeważnie przy zawieszaniu kół, resorów, silników, chłodnic, kolumn kierowniczych a nawet nadwozi ciężarowych.

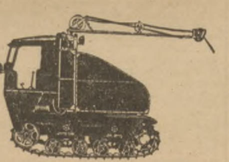
R. I.

MOTORYZACJA POMOCNIKIEM CHŁOPA

Nieodłącznym towarzyszem pracy nowej wsi polskiej staje się z każdym rokiem w coraz większym stopniu motoryzacja. Ciągniki, samochody, samoporuszające się maszyny rolnicze uwalniają chłopa od nadmiernie ciężkiej pracy i skutecznie dopomagają do podniesienia wydajności z hektara.

Pod względem zmotoryzowania i zmechanizowania rolnictwa przykładem jest dla nas Związek Radziecki.

Socha jaką używał chłop za cara zastąpiona została najnowocześniejszymi maszynami czyniąc ZSRR krajem o najwyżej technicznie i naukowo postawionym rolnictwie w świecie. Chłopi polscy, którzy niedawno powrócili z gościny u kołchoźników Radzieckiej Ukrainy z największym podziwem wyrażali się o stopniu zmecha-



nizowania prac rolnych i wypływających stąd korzyści dla całego rolnictwa i chłopów.

Stopień mechanizacji głównych robót polnych w kołchozach, które zwiedzała nasza wycieczka dochodzi do 90 — 95%. Kombajny uprzątają pola w 75 do 85% podczas gdy siew jest zmechanizowany niemal że w 100%. Wszystkie procesy wymagające wielkiego wysiłku fizycznego zostały zmechanizowane. Mimo, iż każdy kołchoz posiada szereg własnych samochodów i maszyn rolniczych podstawowe prace rolne wykonywane są przez ośrodki ma- pom wskazówek w dziedzinie najnowszych metod płodozmianu, pomagają wykonywać zasiewy nasionami wysoko gatunkowymi itp.

Park pojazdów stacji maszynowych dopomaga również chłopom w wykonaniu uchwał dotyczących planu przeobrażenia przyrody i rozwoju hodowli. Ciągniki i samochody współpracują z kołchoźnikami przy zakładaniu ochronnych pasów leśnych, budowie stawów, zbiorników wody grobli itp.

Przy wszystkich ośrodkach są ponadto czynne specjalne kursy, na których młodzież wiejska zapoznaje się z techniką motoryzacyjną, uczy się obsługiwać nowoczesne traktory i samochody oraz maszyny rolnicze, by móc potem wykorzystać swą wiedzę w zakresie wzmożenia wydajności uprawy.

W kołchozach Ukrainy Radzieckiej, w okolicach wielkich zakładów energii elektrycznej Dnieprostroj widzieli nasi chłopi jedno z najdoskonalszych osiągnięć radzieckiej techniki motoryzacyjnej, przeznaczonej dla wsi — traktor elektryczny (opis podajemy poniżej), których wielka ilość uprawia już żyzną ziemię Ukrainy. Ciągniki elektryczne posiadają szereg zalet, z których głównymi są:

1. wykorzystanie taniej energii elektrycznej zamiast paliwa ciekłego.
2. zastąpienie stosunkowo skomplikowanego silnika spalinowego, prostym w konstrukcji i obsłudze silnikiem elektrycznym.
3. całkowity brak przykrych spalin, ułatwiający znacznie pracę kierowcy.

Przystępując do podania danych technicznych ciągnika WIME-2 i WIME-3 trzeba wyjaśnić, iż pierwszy został oparty konstrukcyjnie na modelu CZTZ-60, a drugi na ciągniku SCHTZ. W obu tych konstrukcjach za wyjątkiem samego silnika, elementy takie jak skrzynia biegów, sprzęgło, kierownica, samulec itp. pozostały bez zmian. Źródłem napędu jest natomiast trójfazowy silnik elektryczny indukcyjny z wirnikiem zwartym. Prąd doprowadza się do ciągnika przewodem powietrznym o długości około 750 m.

	WIME- 2	WIME- 3
Moc silnika (w KW)	44	40
Ilość obrotów/min	750	1460
Szybkość w ruchu w km/godz.		
I bieg	3,5	4,62
II bieg	4,65	5,46
III bieg	6,70	6,38
IV bieg	—	9,67
Zużycie energii na 1 hektar (w KW godz.)	45	45
Waga własna z przewodem długości 750 m w (kg)	11.000	5,300
Wydajność w hektarach na godzinę pracy	1,1	1,1

szynowe, których liczba dobiegła już w ZSRR do 7.813.

Rola ośrodków maszynowych nie ogranicza się jednak tylko do mechanizacji robót rolnych, przynoszą one wsi równocześnie wysoką kulturę rolnictwa. Agronomowie ośrodków rolniczych udzielają chło-

Przykład Związku Radzieckiego pokazuje nam jakie imponujące wyniki daje ścisła współpraca motoryzacji i rolnictwa. Jest dla nas równocześnie bodźcem do jeszcze ściślejszego zacieśnienia sojuszu robotniczo - chłopskiego i wzmożenia naszej pomocy w dziedzinie motoryzacji dla wsi.

WÓZ-LODOWNIA TATRA V 990 991

Przemysł samochodowy CSR, wystąpił na rynek europejski ze swym najnowszym produktem specjalnym. Jest to samochód lodownia, składający się z ciągnika siodłowego i naczepy. Ciągnik siodłowy jest zmodyfikowanym wozem ciężarowym Tatra 111, o skróconym podwoziu, na którym zamiast skrzyni umieszczono tarczę obrotową z szybko zabezpieczającym automatem do oparcia i złączenia naczepy. Ta ostatnia wykonana w formie dużego wozu systemu „pullmann", posiada tył na bliźniaczych kołach, a w przodzie, wypuszczane dwa małe kółeczka. Lodownia o pojemności do 12.000 kg posiada aparaturę zamrażania napędzaną osobnym silnikiem benzynowym. Naczepa może służyć również, jako czasowa lodownia stała z napędem elektrycznym.

W tym celu obok silnika benzynowego posiada silnik włączany do sieci oświetleniowej lub roboczej. Dostęp do wnętrza lodowni jest umożliwiony od tyłu szerokimi, dwuskrzydłowymi drzwiami.

DANE TECHNICZNE

Ciągnik siodłowy posiada motor V-12 chłodzony powietrzem o mocy 185 KM przy 1900 obr min. System Diesel.

Skrzynia 4-ro biegowa,y dwa most tylne i przód — napędzane. Ogumienie pojedyńcze 12.00 x 20. Hamulce uneumatyczne.

Aparatura zamrażania napędzana jest przez sinik benzynowy Tatra 57 b, (cztery cylindry chłodzone powietrzem). Najniższa osiągalna temperatura — 18 .

Długość naczepy i ciągnika 20.780 mm.

Waga własna ciągnika 7.600 kg. naczepy 7.700 kg razem bez ładunku 15.300 kg. z ładunkiem 27.300 kg.

Szybkość maksymalna 70 km godz., najmniejszy skręt 25 m.

1½ GODZINY w garażu

BATERIA

Wszyscy doskonale wiemy, iż bateria jest jednym z najważniejszych zespołów w każdym prawie pojeździe mechanicznym i dlatego aby uniknąć przykrych niespodzianek, musi być ona niezwykle starannie konserwowana.

Po otrzymaniu baterii z magazynu, w którym winna być ona przechowywana w miejscu suchym, często wietrzonym, należy baterię oddać do naładowania. O ile posiadamy prostownik, możemy baterię naładować sami, postępując według niżej podanych wskazówek:

1. każda cela baterii winna być napełniona roztworem kwasu siarkowego o stężeniu podanym w załączonej tabeli Nr 1 przy temperaturze + 15° C. Poziom roztworu w bateriach samochodowych powinien wynosić około 7 mm ponad górną krawędź płyt, w motocyklowych około 5 mm.;

2. roztwór kwasu siarkowego tzw. elektrolit otrzymujemy przez **dolewanie kwasu siarkowego do wody**, co należy robić w naczyniu szklanym, fajansowym, lub bakelitowym.

Nie wolno dolewać wody do kwasu siarkowego, gdyż jest to bardzo niebezpieczne, ze względów na możliwość wybuchu. Po zrobieniu roztworu (elektrolitu), należy go ochłodzić, poczym napełnić baterię;

	Temperatura powietrza umiarkowana	Upały i gorące
Stężenie elektrolitu przy pierwszym napełnianiu baterii nowej	31,5 — 32,4°	26,5°
Stężenie elektrolitu w bateriach naładowanych	30,5 — 32°	25 — 26°
Maksymalna temperatura dopuszczalna przy krótkich okresach ładowania	40° C	50° C

3. baterię należy napełnić elektrolitem na 12 do 20 godzin przed rozpoczęciem ładowania. Po upływie tego czasu, należy sprawdzić, czy poziom elekrolitu jest wystarczający.

BATERIE NOWE, NIEUŻYWANE, NALEŻY ŁADOWAĆ W NASTĘPUJĄCY SPOSÓB:

1. Początkowe napięcie winno wynosić około 2 volt dla jednej celi, przy końcu ładowania napięcie należy zwiększyć do 2,7 volt.

2. Baterię należy ładować przez 96 godzin. Czas ten można skrócić, jednak nie poniżej 48 godzin.

3. Temperatura elektrolitu podczas ładowania nie może przekraczać maksimum podanego w tabeli 1.

Z chwilą, gdy temperatura osiągnęła swe maksimum, należy zmniejszyć napięcie prądu, a zwiększyć czas ładowania.

4. Nową baterię należy ładować bez przerwy.

5. Bateria jest wówczas dostatecznie naładowana kiedy:

a) gęstość elektrolitu pozostaje niezmienna conajmniej przy trzech próbach robionych w odstępach godzinnych;

b) w każdej celi elektrolit posiada temperaturę wrzenia.

Po zakończonym ładowaniu należy zbadać stężenie elektrolitu, jeżeli przewyższa ono granicę podaną w tabeli 1-ej, wówczas należy upuścić odpowiednią jego ilość i na to miejsce dolać wody destylowanej, następnie ładować baterię ponownie przez okres jednej godziny, ewentualnie powtarzać tę czynność tak długo, aż otrzymamy przewidywane tabelą stężenie.

Jeżeli stężenie jest niższe od wskazanego, wówczas przeprowadza się czynność odwrotną, tzn. odlewamy posiadany w baterii elektrolit, zastępując go elektrolitem o wyższym stężeniu.

O ile bateria naładowana nie zostaje natychmiast użyta, wówczas należy ją ładować conajmniej raz w miesiącu.

Naładowaną baterię należy tak zamontować w przeznaczonym na to uchwycie, by uniemożliwić jej poruszanie się.

W CZASIE UŻYTKOWANIA BATERII NALEŻY:

1. zawsze dbać o to, by była ona czysta i sucha;

2. utrzymywać stale prawidłowy poziom elektrolitu, dolewając w razie jego ubytku wody destylowanej;

3. sprawdzić od czasu do czasu gęstość elektrolitu, a w raze gdyby w jednej z cel gęstość elektrolitu spadła o około 5° w porównaniu z elektrolitem znajdującym się w innych komorach, znaczy to, iż w tej celi istnieje zwarcie. W takim wypadku należy niezwłocznie wymienić płytki.

W ten sposób ładowana i konserwowana bateria nie sprawi nam nigdy zawodu i oszczędzi znacznych wydatków.

A. WAPIŃSKI

Zaburzenia w instalacji zapłonowej

Z biegiem czasu w instalacji zapłonowej następują mechaniczne uszkodzenia, wywierające wpływ na moc iskry i tym samym na proces spalania. Tak więc zmienia się moment powstania iskry jak i jej natężenia. Zaburzenia te odbijają się szczególnie na wczesnym zapłonie.

Uszkodzenia, które powodują wczesny zapłon są następujące:

Za duża przerwa;

Za duży odstęp elektrod świecy;

Wyrobione otwory w regulaorze przyspieszenia.

Uszkodzenia, które zmniejszają wczesny zapłon to:

Nadpalone styki;

Przebijający kondensator i cewka;

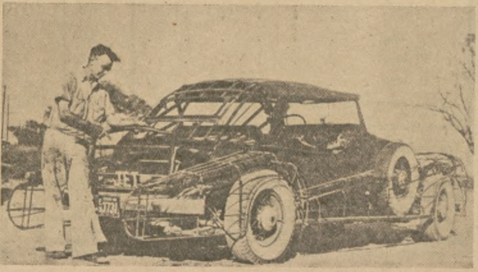
Spięcie lub zewnętrzne przewodzenie iskry po świecy lub kablu;

Wyrobienie sworznia lub tulejki w ramieniu przerywacza;

Mocne zużycie noska fibrowego na młoteczku.

R. I.

Interesy wielkich koncernów samochodowych w USA nie pokrywają się niestety z interesami kierowców. Ten taksówkarz ze stanu Teksas — E. Jettin zmuszony był do samodzielnego montowania wozu. Robo ta przeciągnęła się do roku, ponieważ nikt nie chciał mu sprzedać stalowej blachy na karoserję.



ZBIORNIKI BENZYNOWE

Nieszczelność zbiorników benzynowych jest wielkim i poważnym niebezpieczeństwem dla wozu. Gdy tylko spostrzeżemy, iż zbiornik cieknie, należy go wybudować i dać do naprawy. Przeważnie spostrzega się to dość późno lub nawet za późno. Cieknący zbiornik powoduje w zamkniętym garażu powstanie gazów, wybuchających od iskry lub otwartego ognia.

Przed naprawą zbiornika należy pamiętać o całkowitym usunęciu zeń nie tylko benzyny, lecz także i jej gazów, które przy spawaniu lub lutowaniu mogą spowodować wybuch.

Pęknięcia zbiorników, powstające na skutek przetarcia się o nieodpowiednie umocowania, są dość częstym zjawiskiem. Dlatego też należy dbać o ścisłe dopasowanie uchwytów, podkładanie filcu lub gumy nie rozpuszczającej się w benzynie oraz przy zbiornikach umieszczonych w tyle podwozia, o osłanianie ich blaszanymi fartuszkami. Wypryskujące spod kół kamienie, a często też i jazda terenowa, powodują nie tylko wgniecenia, ale i przecięcia blachy na zbiornikach nisko umieszczonych pod wozem.

Prostowanie wgnieceń możemy przeprowadzać przez przylutowanie dokładnie opiłowanego zaworu do miejsca wgniecionego, a następnie przez coraz mocniejsze wciskanie i wyciąganie doprowadzić do usunięcia wklęśnięć. Następnie po podgrzaniu talerzyka zawór usunąć, a cynę ze zbiornika zdrapać. Troska o całość zbiornika benzynowego i jego dobre zawieszenie nie jest wszystkim. Należy jeszcze pamiętać, iż osad benzynowy, odpryski lakieru wewnętrznego i zamulenie dna zbiornika różnymi cząsteczkami brudu zawartymi w palwie, spowoduje prędzej czy później sysetmatyczne zapychanie przewodów, pompki benzynowej i jej filtra. Dlatego też, w zależności od tego, czy wlewa się zawsze paliwo przez gęsą siatkę, czy też nie, trzeba wybudować zbiornik i przepłukać go kilkakrotnie, aż do zlikwidowania wszystkich niepożądanych cząsteczek. Celowym będzie przypomnieć, iż śruba znajdująca się u spodu każdego zbiornika nie ma znaczenia symbolicznego, tylko służy naprawdę do odwadniania i czyszczenia zbiornika z osadu. Niestety, każdy wóz, pod który zajrzymy, śrubę tę posiada w stanie nie do odkręcenia żadnym kluczem.

Wskazówki powyższe wraz z przypomnieniem o dobrym i szczelnym zamknięciu, zabezpieczonym należycie od kradzieży, wyczerpują temat zbiorników benzynowych.

A. Zym.

Syntetyczny lakier samochodowy

Fabryka **Austin** wprowadziła do swej produkcji, jako pierwsza po wojnie, lakiery syntetyczne. Dotychczas stosowanym systemem było pokrywanie wozów lakierami celulozowymi i polerowanie aparatami zwanymi popularnie „Mops". Używano przeróżnych past i płynów celem uzyskania jak najlepszego połysku. Nowa metoda lakierowania środkami syntetycznymi zmieniła dotychczasowy tok produkcji. Lakier syntetyczny o znacznie większej wytrzymałości i zdolności ochronnej, nie podlegający w takim stopniu wpływom zewnętrznym jak celulozowy, po natryskaniu i procesie suszenia nie wymaga polerowania. Obecnie nadwozia samochodowe przechodzą w lakierni drogę równą około 750 m. na pasie roboczym, wisząc na hakach. Cała droga trwa około sześciu godzin. Ostatnia warstwa lakieru zostaje położona na nadwozia w tunelu długości 39 metrów, przy specjalnym oświetleniu (t. zw. bezcieniowym) o wysokiej intensywności, uzyskanej przez kilka rzędów lamp fluoryzacyjnych. Aby zapewnić jak największą czystość powietrza w tunelu lakierniczym, zainstalowano skomplikowany system filtrów suchych—odśrodkowych i mokrych, ponadto podgrzewacze działające do temperatury + 27° C. W ostatniej fazie lakierowania nadwozia wisząc na hakach, zostają przesunięte do tunelu - suszarni długości około 120 m, gdzie przebywają w temperaturze + 127° C, około godziny. Termostatyczne regulatory i aparaty elektryczne gwarantują równomierną temperaturę i zapobiegają powstaniu miejsc „topienia" lakieru. Fabryka osiągnęła obecnie wydajność 1.600 nadwozi tygodniowo.

Roma.

„ZAMACH NA OPONY"

Obywatelu Redaktorze!

Wydelegowany przez Bank Handlowy do Szklarskiej Poręby znalazłem się dnia 25.V. br. około godz. 1-ej rano na pl. Bieruta w Jeleniej Górze, czekając na swych pasażerów. Zauważyłem tam pięć taksówek stojących na postoju. Kierowcy siedzieli w jednym z wozów.

W międzyczasie podjechał „Opelek" należący do „Państwowych Nieruchomości Ziemskich" i zatrzymał się na postoju taksówek.

Jeden z kolegów taksówkarzy zwrócił uwagę kierowcy „Opla" na to, iż im przeszkadza. Kolega z „Opla" odjechał zatrzymując się obok i przeglądał gazety. Wtedy jeden z kierowców zwrócił się doń z prośbą o pozwolenie przejrzenia pisma, które otrzymał. Drugi zaczął z nim rozmawiać. Trzeci zaś zakradł się z tyłu i podłożył coś pod opony, a następnie powrócił do wozu bardzo zadowolony ze swego czynu.

Już miałem odjeżdżać, lecz tknięty złym przeczuciem podjechałem ze swymi pasażerami do „Opla" i poprosiłem jego kierowcę o sprawdzenie, co się znajduje pod jego prawą tylną oponą. Kierowca znalazł tam gwóźdź 3-calowy, postawiony bardzo sprytnie w taki sposób, iż gdyby ruszył, to po ujechaniu 30 centymetrów, gwóźdź wbiłby się w oponę.

O powyższym zajściu został zawiadomiony Komisariat MO w Jeleniej Górze, którego funkcjonariusze spisali protokół, zatrzymując gwóźdź jako dowód rzeczowy.

Tą drogą pragnę ostrzec wszystkich kierowców przed kolegami z Jeleniej Góry, robiącymi „zamachy na opony".

*Ponadto chcę zwrócić uwagę **Oddz. Zw. Zaw.** Transportowców w Jeleniej Górze, na szkodliwą „działalność" niektórych jego członków.*

Z koleżeńskim pozdrowieniem

K. M.

Nazwisko, imię i adres w posiadaniu Redakcji.

Mamy nadzieję, że powiadomione o pirackim wybryku władze MO odpowiednio zareagowały i przykładnie ukarały nudzących się jeleniogórskich taksówkarzy. Z naszej strony musimy podkreślić, że podobne „figle" są całkowicie obce szerokim rzeszom naszych kierowców, a rozmyślne spowodowanie uszkodzenia opon (ile ich przed tym uszkodzili?) jest pospolitym sabotażem gospodarczym.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

L. Sadowski — Jelenia Góra.

Dziwi Kolegę duży wzrost zarejestrowanych w przeciągu ostatnich dwóch lat motocykli. Skąd się one wzięły? Według ostatnich danych, zarejestrowanych w Polsce jest 38.260 motocykli. Ilość ta nie została osiągnięta drogą importu, tylko uruchomieniem wszystkich możliwych wraków i montowaniem części zamiennych. Sądzimy, że możliwości takiego budowania" motocykli osiągnęły obecnie swój kres, a teraz tylko produkcja krajowa i import będą zwiększać ilość noworejestrowanych motorów.

Uśmiechnij się

NA EGZAMINIE KIEROWCY

Egzaminator: — Co zrobić, gdy usłyszycie, że silnik stuka.

Kandydat: — Zatkać uszy watą.

Egzaminator: — Co poradzić na wibrację wału pędnego.

Kandydat: — Podłożyć miękką poduszkę pod siedzenie.

NA POSTOJU

Na postoju stoi Dekawka. Podchodzi do niej osioł i pyta oglądając ją ciekawie:

— Coś ty za dziwne stworzenie? Przedstaw mi się!

— Jestem samochód — odpowiada nadęta Dekawka.

— Bardzo mi przyjemnie — oświadcza osioł. — Wobec tego ja jestem koń.



Jeszcze raz potwierdził swą klasę Cz. Wodnicki, wygrywając bezapelacyjnie na swym NSU-250.

KRAKÓW DEMONSTRUJE DOBRYCH ZAWODNIKÓW I ZŁĄ PUBLICZNOŚĆ

na III. Eliminacjach Wyścigowych



Trudny egzamin zdała wyścigowa SHL-ka 125 ccm, bijąc w krakowskim wyścigu 15 maszyn produkcji zagranicznej, a Jerzy Jankowski stał się „podwójnym zwycięzcą"

W Krakowie w Alei Trzech Wieszczów już kilkakrotnie rozgrywano wyścigi. Trasę stanowią tu dwie równoległe jezdnie długości około 1200 m. z lekkim łukiem na samym środku. Obydwa zakręty, łączące przeciwne kierunki jazdy, są krótkie (20—30m) bardzo wąskie (5—6 m) i nie pozwalają na jednoczesną jazdę kilku maszyn. Obstawione zaś całkowicie przez tłumy publiczności uniemożliwiały zawodnikom posiadanie widoczności. Również wysokie krawężniki z obydwu stron jezdni stanowiły poważne niebezpieczeństwo. Na szczęście zawodnicy zapoznali się z trasą dokładnie przyjeżdzając na kilka dni wcześniej (jak np. Mieloch), nie mówiąc już o zawodnikach miejscowych.

PODWÓJNY ZWYCIĘZCA.

Dawno już chyba w Krakowie nie narobił nikt tyle hałasu, ile te wypuszczone ze startu malutkie „setki". Wystartowało ich 17; między innymi: H. Henek, J. Henek, Szczurowski, Kozirowski, Puzio, Stefański oraz rewelacja — Jankowski poraz pierwszy na polskiej wyścigowej SHL-ce. Po sukcesach w raidzie do morza, które w pełni potwierdziły jakość krajowych maszyn raidowych i seryjnych, twórca modeli wyczynowych SHL-a — Jerzy Jankowski, postanowił zademonstrować maszynę typu wyścigowego. Udało mu się to całkowicie. Już po pierwszym okrążeniu jest 7-my, pomimo słabego startu („wychodzi" na trasę jako jeden z ostatnich), a po drugim okrążeniu rozpoczyna prowadzenie. Doskonali zawodnicy jak Szczurowski, Kozirowski (Stefański odpadł przy zderzeniu w czasie startu) pozostają coraz bardziej w tyle. Wreszcie pościg rozpoczyna H. Henek i nawiązuje równorzędną walkę. Jak zwykle bowiem dysponował on świetnie przygotowaną maszyną. Jednakże SHL-ka na prostej okazała się szybsza i Jankowski jako pierwszy kończy bieg. Tak więc zarówno jako zawodnik oraz jako konstruktor, Jerzy Jankowski uzyskał tego dnia pełny sukces.

JAK NA WŁASNYM PODWÓRKU.

Bieg drugi — maszyn kategorii do 250 ccm — nie dostarczył niestety większych emocji. Na starcie widzamy przeważnie motocykle NSU (8 sztuk). Dwa z nich — i to właśnie zawodników, po których można było się spodziewać pięknej jazdy — odpadają. Jednakże pomimo braku poważniejszej konkurencji, prowadzący od startu Cz. Wodnicki demonstruje śmiałą i szybką jazdę. Lepszy o klasę od pozostałych nie tylko dzięki maszynie, ale dzięki opanowaniu i technice jazdy. W ostatnich okrążenach Wodnicki dubluje swych rywali, czując się na trasie swobodnie, jak na własnym podwórku (zawodnik krakowski — przyp. red.).

ZNOWU JEDEN UCIEKA, A RESZTA GO GONI.

W biegu następnym maszyn kat. 350 ccm powtarza się analogiczna sytuacja jak w ,250-kach. Jeden zawodnk jedzie daleko na przedzie, a pozostali napróżno gonią „uciekającego". Tym razem uciekającym był St. Brun, nasz bezkonkurencyjny obecnie zawodnik w tej kategorii. Przez siedem okrążeń trwała walka. Jechał doskonale Wolifinger na DKW ze sprężarką (w ósmym okrążeniu przejechał psa — dużego wilczura — a następnie odpadł wskutek uszkodzenia maszyny). L. Sierosławski na Exelsiorze okazał się również zawodnikiem wysokiej klasy, utrzymując się przeważnie na drugiej pozycji i to przed Nortonem Amotoniewicza. Po 15 okrążeniach St. Brun kończy bieg, dublując wszystkich zawodników.



Po wspaniałym pojedynku najlepszych motocyklistów, M. Koprowski na Nortonie-500 znalazł się pierwszy na mecie.

DŁUGO CZEKALIŚMY NA TAKI BIEG.

Wreszcie zjawiają się szybkie wyścigowe „500-tki". Startuje najlepsza stawka naszych motocyklistów. Są to: Mieloch, Dąbrowski na otrzymanych w r. ub. Nortonach (Falkowski również jedzie na „zeszłorocznym"), jest i Żymirski na „Triumph Grand-PrX. Markowski i Koprowski jadą na nowiutkich Nortonach, które dostali dosłownie na parę dni przed wyścigiem. Bębenek i Szraj startują niestety na „podstarzałych" Nortonach-W.

Ze startu zawodnicy wychodzą zwartą grupą, jedynie Żymirski znalazł się nieco w tyle. Ale już po pierwszym zakręcie całość wydłuża się, a na prostej rozciąga coraz bardziej. Przez sześć pierwszych okrążeń prowadzi Mieloch „czołówkę" zawodników. Dopiero w okrążeniu siódmym sensacja: Koprowski, młody jeszcze zawodnik krakowski, jadąc na drugiej pozycji, wychodzi przed Mielocha. Tłum szaleje. Również dobrze jedzie drugi Krakowianin — Bębenek, będąc często na trzeciej, a nawet przez jedno okrążenie na drugiej pozycji. Żymirski będąc na piątym miejscu stopniowo nadrabia utracony czas. W siódmym okrążeniu jest już na trzeciej pozycji, w dziewiątym okrążeniu wychodzi na czoło.

Prowadzi jednak tylko prze trzy okrążenia. Nieoczekiwanie bowiem uszkodzenie dopływu paliwa do komory pływakowej zmusza go do zwolnienia i dokręcenia zluzowanej nakrętki (co bez narzędzi udaje się tylko częściowo). Słabnie również „podlatusiały" Norton Bębenka (i tak wiele wytrzymał). Tak więc Koprowski znowu obejmuje w 12-tym okrążeniu prowadzenie przed Mielochem, któremu pomimo wieloletniej rutyny nie udało się minąć Krakowianina. Tuż za nimi jedzie rozkręcający się coraz mocniej Markowski. W międzyczasie mały upadek na zakręcie ma Dąbrowski i w połowie biegu, z czwartej pozycji spada na szóstą, a z niej nie może się już wygrzebać. Sytuacja do końca wyścigu już się nie zmienia. Koprowski nie daje sobie odebrać prowadzenia, Markowski natomiast z trzeciej pozycji coraz mocniej atakuje Mielocha. Za nimi po małej przerwie przejeżdzają Bębenek następnie Zymirski, potem Dąbrowski. W tej kolejności sześciu zawodników kończy wyścig.

ZAMIAST CIĘTYCH KWIATÓW — TŁUCZONE SZKŁO, CZYLI ENTUZJAZM ROZNOSI.

Niezbyt serdecznego przyjęcia doznało w Krakowie 90 naszych najlepszych motocyklistów. Powodem były może donośnie grające tłumiki, a może wogóle niechęć do tak nowoczesnego sportu. Dość, że na uczestników imprezy zgromadzonych przed kwaterą (gmach Polskiej Ymca na ul. Krowoderskiej) posypało się z sąsiednich okien szkło i szereg nieprzychylnych epitetów.

W czasie zawodów natomiast, gdy podziwialiśmy doskonałych krakowskich zawodników, dało się znów poznać — ale ze złej strony — krakowska publiczność. Po chwilowym porządku rozpoczęła się prawdziwa wędrówka ludów „w kłusa". Całe szpalery zrywały się do biegu, aby zająć miejsca po drugiej stronie jezdni — właśnie tam, gdzie nie było wolno. Na nic zdało się kilka oddziałów milicji, wojska i zespołów panów z opaskami na rękawach — publiczność była w swoim żywiole. Nawet bohaterskie nawoływania „spikera" nic nie pomogły. Naprawdę chciało się samemu zawołać: „Ludzie to nie jest jarmark — to poważna i nawet dla Was niebezpieczna impreza". Mamy nadzieję, że nie prędko będą mieli Krakowianie okazję do ponownego tłuczenia butelek na głowach zawodników i wpadania pod, rozpędzone na trasie zawodów, motocykle!

S. L. Strzałkowski

(Szczegółowe wyniki techniczne zamieściliśmy już w Nr 12 naszego pisma).



Pod transparentem „START—META" — czytajcie „Za Kierownicą", odbyły się trzecie eliminacje do mistrzostw wyścigo-wych w Krakowie.

KIEROWCY ZAWODOWI ZWYCIĘŻAJĄ W JEDNODNIOWEJ JEŹDZIE KONKURSOWEJ W POZNANIU

Również w Poznaniu odbyła się Jednodniowa Jazda Konkursowa Kat. III, zorganizowana przez A. P. — Oddział Wielkopolski. Na starce stanęło 14 samochodów, w tym przewaga maszyn państwowych.

Po zbadanu przez komisję stanu technicznego wozów, (był on punktowany) odbyła się próba rozruchu silnika i start do jazdy okrężnej na dystanse 87 km. (Poznań — Środa — Nekla — Poznań), w tym 8 km odcinka drogi gruntowej. Wszystkie wozy ukończyły jazdę w regulaminem określonym czasie, przystępując natychmiast do próby zrywu i hamowania. Najlepszy czas w próbie tej osiągnął wykazujący sę dobrymi walorami i zdyscyplnowaniem kierowca Flotyński Marian na Chevrolecie Woj Wydz Odbudowy — 12 sek., równorzędne lokaty (13 sek.) uzyskali A. Wytykowski i M. Lisiecki z W: U: K. P. i W: W próbie zręczności, polegającej na objechaniu „ósemką" dwóch słupków w kwadracie 27 m aż 6 zawodników uzyskało dobry, bo 15 sek., czas.

Ostatnia, najtrudniejsza i decydująca o całości punktacji próba zmiany przedniego koła była doskonałym egzaminem sprawności zawodników i ich techcznego przygotowania. Zwyciężył bezapelacyjnie Marian Lisiecki w doskonałym czasie 3 min. i 10 sek.

Organizacja imprezy, której komandorem był W. Pileski a wicekomandorami Fr. Jurkowski i H. Tycner — sprawna.

W ogólnej punktacji zwyciężyli' I kl. Sam. M. Lisiecki (WUKP i W) — 57,5 pkt., J. Maciejewski (PPB) — 63 pkt., M. Kolodziejczak (NMP) — 64 pkt.; II kl. Sam. S. Kaźmierczak (PPB) — 63 pkt., III kl. Sam. M. Flotyński (WWO) — 66 pkt, A. Andrzejewski — 67 pkt., J. Wolniewicz 73 pkt.

Rozdanie nagród w Warszawie

za Jednodniową Jazdę Konkursową

Ostatnio odbyła się uroczystość w Automobilklubie Polski, wręczenia nagród uczestnikom J. J. K. — III kategorii w Warszawie. Opóźnienie ogłoszenia ostatecznych wyników nastąpiło wskutek nie doręczenia na czas książek wozów poszczególnych instytucyj, w których były cyfry zużycia benzyny, ogumienia itd.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone były na 3 klasy.

Nagrody otrzymali:

Klasa I

1. Gens, KDF — 48,8 punkt (Dom Akademicki); 2. Skoczkowski Z., Fiat — 49,5 punkt. (Bank Rolny); 3. Kielar E., Fiat — 51,2 punkt. (Bank Rolny).

Klasa II.

1. Wierzba Stan., Lancia — 48,4 punkt. (AP); 2. Gała Tadeusz, Citroen — 50,8 punkt. (Bank Polski); 3. Peszel Jan, Lancia — 56,6 punkt. (Bank Polski).

Klasa III

1. Witkowski Zb., Chevrolet — 51,1 punkt. (Min Oświaty); 2. Hołomej Wł., Chevrolet — 52,3 punkt. (Min. Skarbu); 3 Ryng Antoni, Chevrolet — 56,8 punkt (M S. Z.).

Rozgrywki żużlowe w pełni

W Poznaniu odbyły się eliminacyjne zawody motocyklowe na żużlu przed ważnym spotkaniem Śląsk—Poznań. Wyścig obfitował w kilka groźnych karamboli oraz dostarczył widzom okazji do podziwiania pięknej walki pomiędzy A. Smoczykiem Olejniczakiem i Maciejewskim. Padł nowy rekord toru, ustanowiony przez Smoczyka — 1.36,6 sek. W punktacji ogólnej pierwsze miejsce zajął Smoczyk — 16 pkt., drugie Olejniczak — 5 pkt., trzecie Maciejewski — 14 pkt, Szpitalnik 1 pkt., Rataj — 11 pkt., Andrzejewski — 10 pkt. (Ner.)

*

Na stadionie miejskim w Bydgoszczy odbyły się rozgrywki w ramach II Ligi Żużlowej. Startowali zawodnicy Grudziądza Gdańska i Bydgoszczy. Rozegrano dziesięć biegów. Na wyróżnienie zasługuje jazda Najdrowskiego z Olimpii Grudz., Nikielyna ze Związkowca Gdańsk. Budy z Gwardii Bydgoskiej oraz Szałkowskiego z Olimpii Grudz. Najlepszy czas dnia uzyskał Nikielyn 1.51.3. Wyniki: Związkowiec Gdańsk—22 pkt, Gwardia Bydgoszcz—15 pkt., Olimpia Grudziądzka startowała poza konkursem. (Ł. N.)

*



Kto z nich zwycięży? Od lewej: V. Bubenicek — zdobył w roku ubiegłym Grand Prix. Dąbrowski Jerzy — rutyniarz groźny jest dla wszystkich. Mieloch Jerzy — na AJS-7R chce być najszybszy w klasie „350-tek". Markowski Włodzimierz — ryzykant, ambitny zawodnik, pojedzie na Nortonie 50 i ma duże szanse. Żymirski Andrzej — po zdobyciu Grand Prix Rumunii ma prawo ubiegać się Wielką Nagrodę Polski.

GRAND-PRIX POLSKI

Apel do publiczności i organizatorów

Z okazji motocyklowego Grand-Prix Polski nasza Redakcja przeprowadziła wywiady z kilkoma czołowymi zawodnikami i ich menażerami. Wypowiedzi ich, ujęte w formę krótkiego apelu do organizatorów i publicbności na Grand-Prix Polski, umieszczamy poniżej.

Doświadczenia zdobyte na dość licznych wyścigach ogólno-polskich i paru imprezach międzynarodowych o bardzo wysokim poziomie, tak organizacyjnym, jak i jeździeckim, pozwalają nam na wysunięcie pewnych postulatów pod adresem organizatorów i publiczności tegorocznego „Grand Prix Polski". Dotychczasowy brak zrozumienia dla wysiłku zawodników i ich słusznych wymagań szedł niestety w parze z „niewychowaniem sportowym" naszej publiczności. Będąc tylko widzem, który w większości wypadków żądny sensacji, przychodzi na wyścigi, zapomina się o tym, że zawodnik uczestniczący w imprezie daje z siebie wszystko, ryzykując życie i maszynę. Należy mu więc w tym okazać jak najdalej idące zrozumienie i pomoc, w dużej mierze bowiem od publiczności zależy długość kariery zawodnika-wyścigowca. Dlatego też poniżej podane punkty, celem zapewnienia bezpieczeństwa zawodnikom i widzom, muszą być bezwzględnie przestrzegane:

1. Nie wychodzić na jezdnię ani w celu zobaczenia kto nadjeżdża, ani w celu przebiegania na drugą stronę.

Nie stać nigdy na jezdni ani na krawężniku w sposób nie gwarantujący utrzymania równowagi.

3. Nie zasłaniać w żadnym wypadku zakrętów i miejsc niebezpiecznych

4. Nie zajmować miejsc po stronie zewnętrznej zakrętów.

5. Na skrzyżowaniach, użytych w trasie jako zakręt pod kątem prostym, zostawiać bezwzględnie wolny przelot na wprost, gdzie w wypadku niemożności zahamowania zawodnik będzie mógł bezpiecznie pojechać.

6. Nie przychodzić na wyścigi z małymi dziećmi a co gorsze z psami.

7. Okazywać kulturę i wychowanie sportowe nie wchodząc „przebojem" lub „na siłę" do parku masyn i do boksów przeznaczonych tylko dla mechaników.

8. Nie zasłaniać widoczności menażerom, wskazującym tablicami lub innymi znakami kolejność i czasy zawodnikom.

9. Okazać pomoc w szybkim ostrzeżeniu nadjeżdżających zawodników, gdy na trasie zdarzy się wypadek. Nie robić tego przez wybieganie na jezdnię i zwężanie jej przelotności tylko przez dawanie znaków ręką.

10. Po zakończeniu wyścigu, pozwolić zwycięzcom na przejechanie honorowego okrążenia, a nie zajmować odrazu całej szerokości trasy na powrót do domów.

Tyle co do publiczności, którą prosimy o powtórne przeczytanie tych 10-ciu przykazań i przyjęcia z góry podziękowania za zastosowanie się do powyższych tak istotnych życzeń.

Jeśli chodzi o organizatorów, to postulaty pod ich adresem są niemniej ważne i uzasadnione.

Organizować treningi na trasie całkowicie zabezpieczonej z uwzględnieniem normalnego startu na znak startera i czynnego chronometrażu.

2. Unikać losowania miejsc na starcie, przydzielając pola startowe wg czasów uzyskanych na treningach (szybsi z przodu, wolniejsi z tyłu).

3. Przeprowadzać odbiór techniczny w prawdziwym tego słowa znaczeniu. Nie dopuszczać do wyścigu maszyn nie gwarantujących bezpieczeństwa dla zawodnika i widzów.

Kontrolować dokładnie licencje zawodników, nie dopuszczając do udziału w wyścigu ludzi nie posiadających odpowiedniej rutyny, orientacji i praktyki wyścigowej, gdyż ci mogą się stać bardzo łatwo przyczyną ciężkich wypadków.

5. Przeprowadzić kontrolę jakości paliwa przed startem dostarczając wszystkim zawodnikom, zgodnie z przepisami FICM czystą benzynę od 72 do 74 oktanów.

6. Urządzić park maszyn w sposób absolutnie gwarantujący niedopuszczenie do wewnątrz—osób postronnych.

7. Zapewnić wszystkim mechanikom niezmienne i niezasłonięte miejsce po prawej stronie trasy, celem umożliwienia naprawy lub pomocy dla zawodnika.

8. Przeprowadzić kontrolę rachuby okrążeń tak, aby uniknąć pomyłek i doliczenia lub odliczenia okrążeń po wyścigach.

9. Zagwarantować nienaruszalność terenu parku przez osoby postronne, również po zakończeniu zawodów, przez minimum — 1 godz.

10. Ogłoszenie wyników przeprowadzić punktualnie, zgodnie z terminem, który należy podać na odprawie przed zawodami.

Te dwa razy po dziesięć przykazań, winny się wryć głęboko w pamięć publiczności i organizatorów. Popieramy postulaty zawodników i menażerów, życząc powodzenia tak sportowego, jak i organizacyjnego w Grand-Prix Polski 1949.

REDAKCJA



Rok temu. Start do Grand - Prix maszyn w kat. 500 ccm.

Najlepsi startują w G. P. — 1949

W klasie maszyn pow. 350 ccm. a więc w tzw. „500-tkach" wszystkie „asy" naszego sportu motocyklowego stają do szlachetnej rywalizacji w Grand Prix Polski 1949. Będzie to jednak nie tylko rozgrywka wewnętrzna. Na starcie zjawią się bowiem rutynowani zawodnicy zagraniczni. Nie chcemy, aby Wielka Nagroda powędrowała do innych, jak to miało miejsce w roku ubiegłym. Mamy z sobą okres poważnych osiągnięć na tym odcinku sportowym. Podczas, gdy przed zeszłorocznym Grand Prix zaledwie na parę dni wcześniej nadeszły po raz pierwszy nowe wyczynowe i szybkie maszyny, to obecnie już prawi wszyscy nasi najlepsi zawodnicy dysponują doskonałym sprzętem. Mało tego: mieli oni już dostateczną ilość czasu na „włożenie się" w jazdę na tych wyścigowych maszynach, co udowodnili przez bicie rekordów szybkości na trasach w Krakowie, Warszawie, i w Poznaniu, na Ławicy oraz zagranicznymi sukcesami, jak zdobycie Grand-Prix Rumunii w poważnej międzynarodowej konkurencji, zajęcie 3-go miejsca w Budapeszcie itd.

Jednocześnie wyścig krakowski (patrz str. 7) wysunął ponadto na czoło kilku nowych zawodników. I tak Koprowski, o którym wiedzieliśmy, że jest dobrym jeźdźcem, okazał się bardzo dobrym i groźnym nawet dla Mielocha i Żymirskiego. Tak samo można powiedzieć o Markowskim. Już niejednokrotnie podziwialiśmy doskonałą jazdę tego zawodnika, ale dopiero na na wyścigowym Nortonie — 500 pokazał co potrafi i o „mały figiel" nie zająłby w Krakowie drugiego miejsca (tj. przed Mielochem). Drugi Krakowianin, Bębenek na starej maszynie Norton, dzięki swym umiejętnością jeździeckim zajął miejsce przed nowyim maszynami. Jeżeli na Grand Prix dosiądzie Bębenek jakiegoś nowego Nortona, lub AJS 7R — to może nam wszystkim sprawić wielką niespodziankę.

O Mielochu i Żymirskim nie trzeba wiele pisać. Są to zawodnicy, którzy już wielokrotnie zwyciężali. W Poznaniu dadzą z siebie wszystko. Będą chcieli pokazać zarówno świetnym zawodnikom zagranicznym jak i polskim kolegom, których sława ostatnio rośnie w szybkim tempie, że nadal są obaj czołowymi jeźdźcami w Polsce. Walka pomiędzy nimi będzie oczywiście naprawdę od startu do mety fantastyczna. Jerzego Dąbrowskiego zaliczamy również do najlepszych naszych zawodników. W roku ubiegłym miał więcej szczęścia. Nie wątpimy jednak, że „na Poznań" przygotuje się bez zarzutu i pojedzie z właściwą sobie rutyną.

Pisząc te słowa jeszcze nie wiemy kto pojedzie z tą doborową stawką naszych motocyklistów? Kto z krajowych zawodników otrzyma jeszcze nowe maszyny, aby sprawić na nich jakąś nową niespodziankę? Kto wreszcie przyjedzie z jeźdźców zagranicznych? Zaprosiliśmy Czechów, Węgrów i Rumunów. W roku ubiegłym na Grand Prix startowało w Poznaniu siedmiu Czechów, ze znanym na skalę europejską, Wacławem Bubeniczakiem na czele, Węrgzy w czasie tegorocznych wyścigów w Budapeszcie zapewniali nas, że na Grand Prix przyjadą. Również Rumuni powinni zrewanżować się za zabranie im Wielkiej Nagrody przez Żymirskiego i przysłać swoich zawodników.

A no, zobaczymy. W każdym razie największa tegoroczna impreza motocyklowa zapowiada się naprawdę imponująco.

Strz.



Plan trasy tegorocznego Grand Prix Polski.

Jakie maszyny zobaczymy w Grand-Prix Polski?

Doborowa stawka zawodników polskich przedstawicieli Węgier i CSR w Grand-Prix w Poznaniu da nie tylko przegląd talentów jeżdzieckich, lecz również i najnowszych maszyn wyścigowych

Najliczniej będą reprezentowane Nortony 350 i 500 cm, znane nam już z zeszłego roku z niewątpliwych sukcesów St. Bruna i J. Mielocha. Model 350 — Manx i 500 — Manx stanowią prawdziwie rasowe wyścigówki o mocy 24 i 38 KM. Szybkość 350-ki dochodzi 160 km/godz., a 500-ki — 180 km/godz. Po zeszłorocznym zwycięstwie W. Bubenicka w Grand Prix Polski 1948, zobaczymy go tym razem na nowym Nortonie Manx-500 przyszykowanym przez speca wyścigowych Nortonów p. Bearta.

Najnowsze wyścigówki AJS-7R (350 ccm) przedstawią nam Polacy i Węgry. Teleskopowe resorowanie tyłu zapewniające wspaniałe trzymanie się drogi jest nowością, która w połączeniu z dużą mocą i szybkością daje maszynie AJS, największe szanse na zwycięstwo w kategorii 350 ccm.

Velocette 350 ccm z pneumatycznym resorowaniem tyłu, jest maszyną, która przed 3-ma tygodniami zdobyła Grand-Prix Czechosłowacji w Pradze, bijąc nawet Nortony 500. Było to co prawda na deszczu, nie mniej jednak szybkość Velocette-350 dochodzi do 165 km/godz.

Wreszce Triumph Grand Prix zamyka listę nowości. Jeden z nielicznych motocykli wyścigowych, posiadający popychacze zamiast wałka królewskiego jest bardzo szybką 2-cylindrową „500-ką". Resorowanie tyłu system Triumph jest zupełną nowością, gdyż przy zachowaniu normalnej ramy zostało umieszczone w piaście koła.

Z. A.

Przypominamy

W roku ubiegłym w Grand Prix Polski — 1948, rozegranych na tej samej trasie (7.985 m × 20 okrążeń tj. 159,7 m) w poszczególnych kategoriach zajęł pierwsze miejsca nast. zawodnicy:

w kat. maszyn pow. 350 ccm — Wacław Bubeniczek (Praga—CSR) na Nortonie — 500 z czasem 1 godz. 26 min. 40,7 sek.;

w kat. do 350 ccm — Eman Hajek (Praga — CSR) na Ekselsiorze — 350 jednocześne z Krzysztofem Brunem (PEM W-wa) również na Ekscelsiorze — 350, czas: 1 godz. 40 mn. 58 sek.;

w kat. do 250 ccm — Władysław Steiner (Praga — CSR) na Walterze — 250 z czasem 1 godz. 45 min. 52 sek.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89400, wewn. 172. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. zam. 1200. B-81857